

## 2.2 NEUGESTALTUNG HOFSTRASSE

### LEITBILDER

2 3 4 6

### KOSTEN

6.800.000 EUR

Die Hofstraße soll im Kontext mit den anliegenden Platzräumen und Verbindungsgassen (Residenzplatz, Hofstraße, Chronosbrunnen, Paradeplatz, Martinstraße) fuß- und radverkehrsfreundlich umgestaltet werden. Durch die Neuordnung und wesentliche Reduktion des fließenden und ruhenden Verkehrs (kein Besucherparken) eine neue, barrierefreie Oberflächen- und Querschnittsgestaltung und die koordinierte Schaffung von Aufenthalts-, Funktions- und Grünbereichen mit neuen Stadtmöbeln soll die Bewegungs-, Verbindungs- Aufenthalts- und Erlebnisqualität wesentlich aufgewertet werden. Die Blickachse zwischen Residenz und Dom wird freigestellt, das Stadtklima durch Begrünungen in nicht sensiblen Bereichen der Sichtachse verbessert.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Der Verknüpfungsbereich soll im Kontext der Hofstraße des Paradeplatzes fuß- und radverkehrsfreundlich umgestaltet werden. Durch die Neuordnung und wesentliche Reduktion fließenden und ruhenden Verkehrs (kein Besucherparken, ggf. langfristig Tiefgaragenzufahrt nur noch für Anlieger), eine neue, barrierefreie Oberflächen- und Querschnittsgestaltung und die koordinierte Schaffung von Aufenthalts-, Funktions- und Grünbereichen mit neuen Stadtmöbeln soll die Bewegungs-, Verbindungs- Aufenthalts- und Erlebnisqualität wesentlich aufgewertet wer-

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

1 - hohe Priorität / kurzfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 61 Kommentare: 26

den. Die Begrünung und Beschattung wird durch Erhalt und ggf. Ergänzung der Großgehölze gestärkt.

Die Neugestaltung basiert auf den Setzungen des zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) und den Ergebnissen des **Gutachter- / Wettbewerbsverfahrens „Neugestaltung Achse Dom – Residenz „Bischofsweg“** (vgl. Projekt 2.1) und berücksichtigt die Ergebnisse des Wettbewerbs für die Neugestaltung der Hofstraße aus dem Jahr 2010 und die Handlungsempfehlungen des `Masterplan Freiraum`.

von links oben nach rechts unten:

131 Wettbewerb Hofstraße (1. Preis: bbz landschaftsarchitekten)

132 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Hofstraße

133 Hofstraße

## 2.3 AUFWERTUNG VERKNÜPFUNG KILIANSPLATZ / MARTINSTRASSE / OTTO-WELS-STRASSE

### LEITBILDER

2 3 4

### KOSTEN

2.900.000 EUR

Die durch Kiliansplatz, Martinstraße und Otto-Wels-Straße gebildete wichtige Verknüpfung der zentralen Innenstadtachsen Domstraße / Kürschnerhof / Schönbornstraße und dem „Bischofsweg“ Hofstraße ist durch Funktions-, Verkehrs und Gestaltungskonflikte schlecht wahrnehmbar und nutzbar. Parksuchverkehre (Zufahrt Marktgarage) und schlecht koordinierte Parkplätze drängen den Fuß- und Radverkehr und die zahlreichen Touristen auf die kaum vorhandenen Randbereiche.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Der Verknüpfungsbereich soll im Kontext der Hofstraße des Paradeplatzes fußgänger- und radfahrerfreundlich umgestaltet werden. Durch die Neuordnung und wesentliche Reduktion und Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs (kein Besucherparken, ggf. Tiefgaragenzufahrt nur noch für Anlieger), eine neue, barrierefreie Oberflächen- und Querschnittsgestaltung und die koordinierte Schaffung von Aufenthalts-, Funktions- und Grünbereichen mit neuen Stadtmöbeln soll die Bewegungs-, Verbindungs- Aufenthalts- und Erlebnisqualität wesentlich aufgewertet werden. Die Begrünung und Beschattung wird durch Erhalt und ggf. Ergänzung der Großgehölze gestärkt.

Die Neugestaltung basiert auf den Setzungen des ange-dachten **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“**

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

3 - niedrige Priorität / langfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 24 Kommentare: 13

(vgl. Projekt 5.1.) und den Ergebnissen des **Gutachter / Wettbewerbsverfahrens „Neugestaltung Achse Dom – Residenz „Bischofsweg“** (vgl. Projekt 2.1) inkl. Neukonzeption des Anlieger- und Besucherverkehrs.

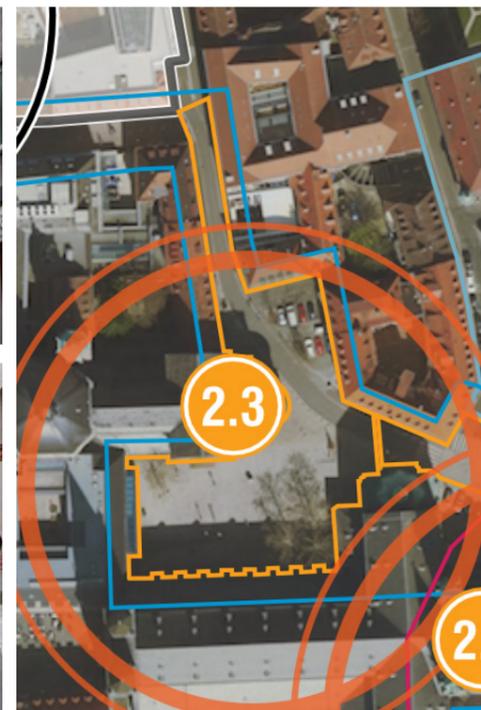
von links oben nach rechts unten:

134 Kiliansplatz

135 Martinstraße nördlicher Abschnitt

136 Martinstraße südlicher Abschnitt

137 Ausschnitt Projektplan für Aufwertung Verknüpfung Kiliansplatz / Martinstraße / Otto-Wels-Straße



## 2.4 NEUGESTALTUNG PARADEPLATZ

### LEITBILDER



### KOSTEN

6.700.000 EUR

Der Paradeplatz umfängt gemeinsam mit dem Kiliansplatz und der platzartigen Aufweitung am Bruderhof den Würzburger Kiliansdom, mit Kreuzgang, Schönbornkapelle und Burkardushaus. Dieses Freiraumgefüge ist in seiner Dimension der des Oberen und Unteren Marktes ähnlich, steht aber, bis auf den Kiliansplatz ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung. Hierdurch entstehen erhebliche funktionale und gestalterische Defizite. Auf dem Großparkplatz herrscht täglich enormer Parksuchverkehr, nicht nur zu Stoßzeiten, und parkende Autos versperren logische Wegeverbindungen quer über den Platz. Die Fußwege sind für die Anzahl der Nutzenden zu schmal dimensioniert. Eine Möglichkeit zum Verweilen / Aufstellung größerer Touristengruppen ist nicht gegeben.

Es fehlt an Aufenthaltsangeboten, beschatteten Sitzbereichen, einer modernen touristischen Infrastruktur. Die Oberflächenbeläge des Platzes bestehen aus Natursteingroßpflaster. Dessen Oberflächenbeschaffenheit, verbunden mit zahlreichen Unebenheiten und Aufkantungungen ist nicht barrierefrei und zum Teil als Verkehrssicherheitsgefährdung zu werten.

Der vorhandene Baumbestand leidet unter der andauernden Oberflächenverdichtung, der zunehmenden Trocken-

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

1 - hohe Priorität / kurzfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 92 Kommentare: 184

heit, steigender Temperaturen und der fast vollständig versiegelten Oberflächen.

Aus gestalterischer Sicht stellt der Platzraum, mit seinen teils hochwertigsten Platzrändern, einen wertvollen innerstädtischen Freiraum dar, welcher sein Potential jedoch aus oben beschriebener monofunktionaler Ausrichtung nicht im Ansatz ausschöpfen kann.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Der Paradeplatz wird zu einem generationengerechten, begrünten Stadtplatze mit hoher Aufenthaltsqualität und multifunktionaler Nutzung entwickelt, welcher nur den nötigsten KFZ-Verkehr zur Marktgarage und Anwohner- und Behindertenparken weiterhin möglich macht. Der ruhen-

von links oben nach rechts unten:

138 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Paradeplatz

139 Bestandssituation Paradeplatz

140 Parken unter Bäumen auf dem Paradeplatz

141 Orthofoto Paradeplatz Bestandssituation

142 Orthofoto Paradeplatz Herleitung

143 Orthofoto Paradeplatz Zukunftsvision

144 Zukunftsvision Paradeplatz

de KFZ-Verkehr wird über ein Parkraummanagement neu geordnet und an den Randzonen bzw. im Untergrund des Platzes entstehen großzügige Fahrrad- und Lastenradabstellmöglichkeiten. Ebenfalls eine öffentliche Toilette könnte in diesem Bereich vorgesehen werden. Der Platz ist Teil einer neuen Nord-Süd-Radwegeverbindung, welcher die Quartiere um die Semmelstraße mit dem Peterviertel verbindet.

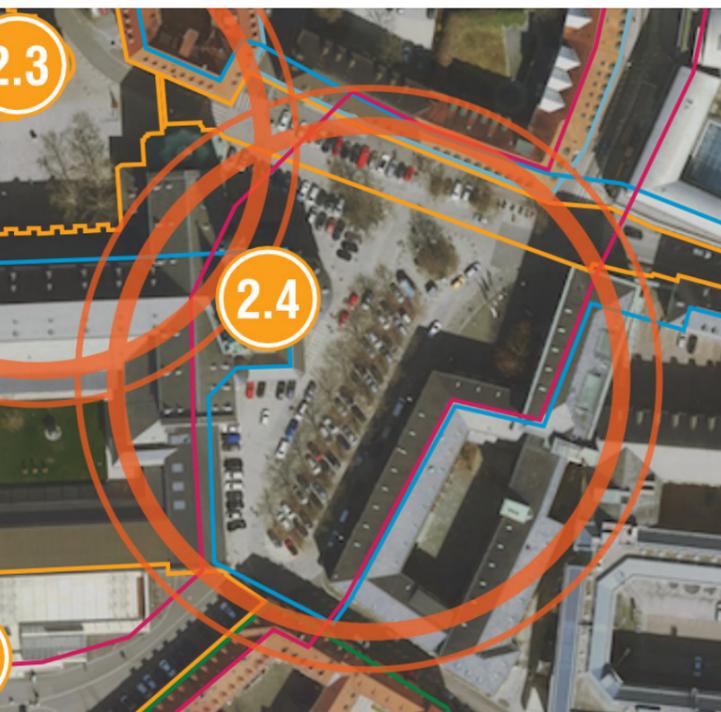
Der Großteil des Platzes wird autofrei. So kann ein hochattraktiver neuer innerstädtischer Aufenthalts- und Kommunikations- und Bewegungsraum für alle Generationen entstehen. Der vorhandene Baumbestand wird durch die Neupflanzung zukunftsfähiger Bäume und neue Grünflächen rund um die Ostseite des Doms ergänzt.

Auf der Ostseite des Platzes stehen hochwertige Flächen für gastronomische Angebote zur Verfügung und ein neuer Spielplatz zieht die Kinder der umliegenden Quartiere zum Spielen, Fahrradfahren und Bewegen auf den Platz.

Das Oberflächenwasser wird in Rigolen unter dem Platz gesammelt und am Ort gehalten bzw. langsam versickert. Die neuen barrierefreien Oberflächenbeläge werden aus dem zukünftigen Stadtbodenkonzept abgeleitet. Mindestens der Bereich der Baumscheiben sollte hierbei aus einem wasserdurchlässigen Belag bestehen.

Um den Paradeplatz verkehrsberuhigt zu gestalten ist **eine Anpassung** der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr notwendig. Dafür sind zwei Alternativen möglich:

In **Alternative 1** ist von Norden kommend (Kardinal-Faulhaber-Platz) weiterhin eine Umfahrung des **Sparkasse-**





**areals** im Einrichtungsverkehr mit Kfz möglich (Domerpfarrgasse - Hofstraße - Maxstraße). Für die Erschließung der Zufahrt zur **Marktgarage** werden die westliche Hofstraße und die Martinstraße im Gegenverkehr erhalten. Aus dem Süden, von der Neubaustraße kommend, erfolgt die Anfahrt bis zum Bruderhof – hier besteht eine Wendemöglichkeit. Für die Anlieger- und Bewohnerschaft ist die Erreichbarkeit von hier aus weiterhin gesichert: Im Einrichtungsverkehr können die Ziele über die Ebracher Gasse und die Bibrastraße angefahren werden. Die Abfahrt erfolgt über die Hof- und Maxstraße in Richtung Norden.

In **Alternative 2** wird die Erschließung des Areals von Norden ebenfalls über den Kardinal-Faulhaber-Platz erfolgen. Eine Umfahrung des Sparkassen-Areals wird jedoch nicht weiter ermöglicht. Die östliche Hofstraße ist nahezu vollständig frei von Kfz-Verkehren. Für die Erschließung der Marktgarage werden die Domerpfarrgasse, die westliche Hofstraße und die Martinstraße im Gegenverkehr

für Pkw freigegeben. Aus dem Süden wird das Areal um den Paradeplatz ebenfalls in der Zu- und Abfahrt über den Bruderhof erreichbar sein (inkl. Wendemöglichkeit). Anlieger- und Bewohnerschaft gelangen von dort zu ihren Zielen über die Ebracher Gasse und die Bibrastraße. Die Abfahrt erfolgt jedoch nicht, wie in Alternative 1 nach Norden, sondern nach Süden zunächst über die Bibra- und von dort über die Domersschulstraße.

Jede der beiden Alternativen birgt Vor- und Nachteile für das Areal:

#### ALTERNATIVE 1

##### Vorteile

- Die Umfahrung des Sparkassenareals im Einrichtungsverkehr mit Kfz wird den Erschließungsbedarfen der ansässigen Nutzungen gerecht und schafft zugleich Flächen für eine angemessene Fußverkehrsachse zwischen Dom und Residenz.
- Ein Einrichtungsverkehr für Kfz in der Domersschulstraße wird den Anforderungen des Radverkehrs gerecht: Die wichtige Radachse wird gestärkt, wenn der Radverkehr in beiden Richtungen fließen kann und Begegnungsfälle mit Kfz ausschließlich in einer Fahrtrichtung bestehen.

##### Nachteile

- Die östliche Hofstraße wird weiterhin von Kfz-Verkehren belastet. Es stehen weniger Flächen ausschließlich

von links oben nach rechts unten:

145 Parken auf dem Paradeplatz

146 Verkehrsführungsalternative 1

147 Verkehrsführungsalternative 2

für den Fußverkehr zur Verfügung, als in Alternative 2.

- Es besteht die Gefahr, Durchgangsverkehr im Areal (von Süd nach Nord) zu generieren. Durch entsprechende verkehrsrechtliche Regelungen (z. B. „Anlieger frei“), verbunden mit einer verkehrsberuhigenden Gestaltung, kann dem entgegengesteuert werden.

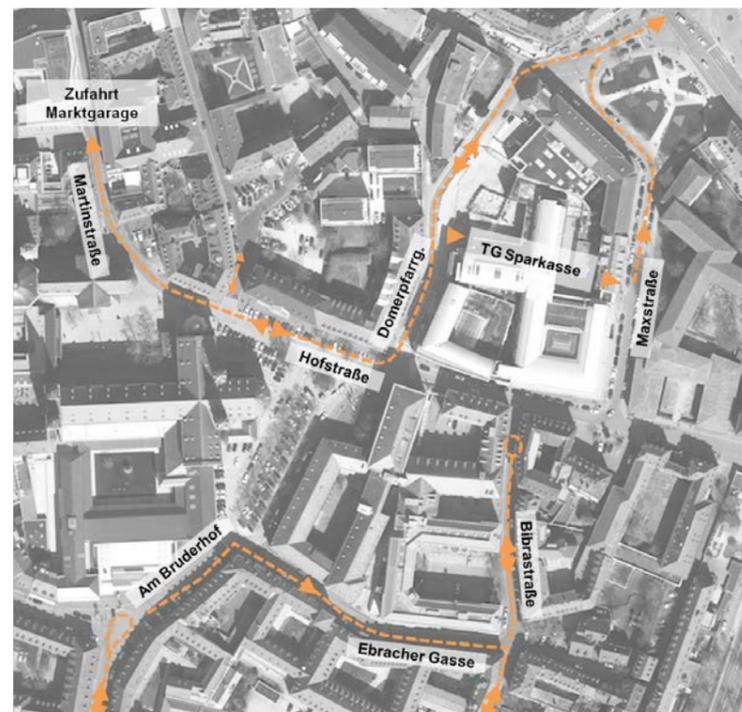
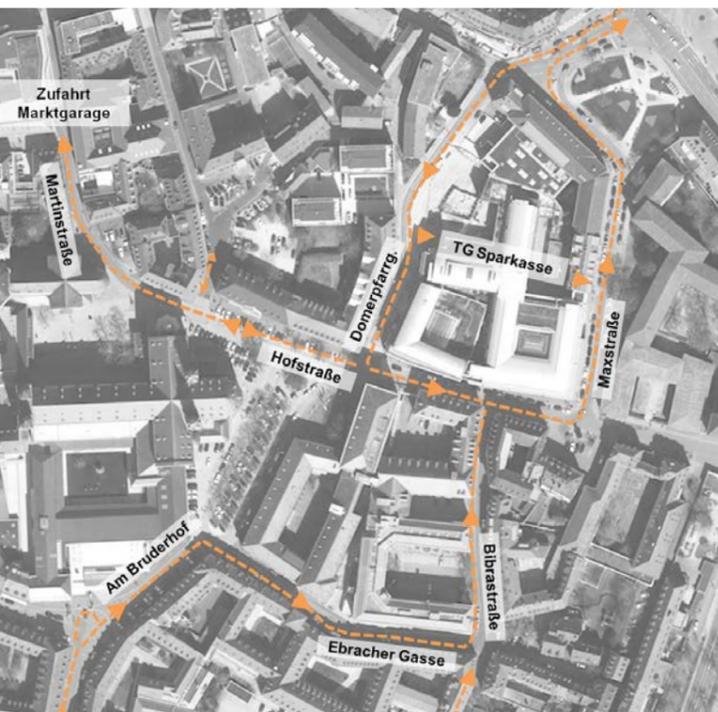
#### ALTERNATIVE 2

##### Vorteile

- Die Befreiung der östlichen Hofstraße und der Maxstraße vom Kfz-Verkehr. Die Flächengewinne können für die Gestaltung der wichtigen Fußverkehrsachse zwischen Dom und Residenz genutzt werden.

##### Nachteile

- Die Hofstraße und die Maxstraße werden, auch bei Einrichtung einer Fußgängerzone, nicht vollständig von Kfz-Verkehr befreit (werden können): Anlieger- und Lieferverkehre werden auch zukünftig in geringem Maße notwendig sein und die Abfahrt der Sparkassentiefgarage erfolgt weiterhin über die Maxstraße.
- Alternative 2 setzt das Wenden von Kfz in der Bibrastraße voraus: Die begrenzten Flächen des Straßenraums im Querschnitt lassen dies nur unter gewissen Voraussetzungen zu, wie z. B. Mitbenutzung privater (Parkierungs-)Flächen.
- Ob eine Öffnung der Bibrastraße für den Zwei-Richtungsverkehr möglich ist, ist auf Grund der geringen Flächenverfügbarkeiten und der angrenzenden sensiblen Nutzungen (z. B. Spielplatz) zu prüfen.



## 2.5 MODELLQUARTIER KARDINAL-DÖPFNER-PLATZ

### LEITBILDER



### KOSTEN

1.700.000 EUR

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

2 - mittlere Priorität / mittelfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 34 Kommentare: 15

Das Quartier um den Kardinal-Döpfner-Platz ist umfassend aufwertungsbedürftig. Die Oberflächen sind komplett versiegelt, sanierungsbedürftig, nicht-barrierefrei und vom fahrenden und ruhenden Verkehr dominiert. Es fehlt an Grün und Aufenthalts- und Bewegungsqualität für Fußgänger und Anlieger. Die anliegenden denkmalgeschützten Gebäude kommen nicht zu Geltung, durch die ebenfalls als Parkplatz genutzte Baulücke südlich des Platzes fehlt die nötige Platzkante.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Durch eine funktionale und gestalterische Neuordnung soll der Kardinal-Döpfner-Platz und seine unmittelbare Umgebung zu einem kleinteiligen, atmosphärischen Modellquartier nachhaltiger Innenstadtumgestaltung aufgewertet werden. Zentrales Projekt ist die Schaffung eines intimen, multifunktionalen, begrünten Quartiersplatzes mit Aufenthalts- und Verbindungsqualität zwischen den der stark belebten Hofstraße und dem Kardinal-Faulhaber-Platz. Bewirtschaftete PKW-Stellplätze sollen zugunsten großzügiger Fahrradabstellmöglichkeiten und einem Mobilty-Hub (vgl. Projekt 5.7) weitgehend in umliegende Parkgaragen verlegt werden, der Platz selber Modellprojekt für eine klimagerechte Umgestaltung des Stadtraums mit teilweise entsiegelten Oberflächen, Regenwassermanagement und mehr Grün werden (siehe hierzu auch Masterplan

Freiraum`)). Die Neugestaltung basiert auf den Setzungen des **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1). Die Südliche Platzkante sollte mit einem Neubau mit das Innenstadtangebot ergänzenden Angeboten geschlossen werden.

von links oben nach rechts unten:

148 Ausschnitt Projektplan für Modellquartier Kardinal-Döpfner-Platz

149 Kardinal-Döpfner-Platz Blick Richtung Osten

150 Kardinal-Döpfner-Platz Blick entlang der Straße



## 2.6 UMNUTZUNG UND SANIERUNG EHEM. MOZARTSCHULE-HUFEISEN

### LEITBILDER



### KOSTEN

16.500.000 EUR

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig

2015 setzte ein Bürgerbegehren den Erhalt der Mozartschule durch. Anstatt des Abrisses folgte die Zweiteilung des Areals auf Basis eines Erbbaurechtsvertrages. So entstanden zum einen der sogenannte „Windmühlenflügel“, also die ehemaligen Unterrichtsräume der Mozartschule, die von der VR-Bank zu Büroräumen und Wohnungen umgebaut werden, zum anderen der sogenannte Hufeisentrakt, also die ehem. Verwaltungs-, Sport- und Veranstaltungsräume der Mozartschule, die im Besitz der Stadt Würzburg verbleiben.

### DIE NEUPLANUNG SIEHT EINE DREITEILIGE NUTZUNG VOR:

- Hochschule für Musik in der ehemaligen Turnhalle
- Einen städtischen Veranstaltungsbereich im Mittelbau einschl. der Räume des Mozartfestbüros
- Sing- und Musikschule im ehemaligen Verwaltungsbau

### DIE WESENTLICHEN ECKPUNKTE DER PLANUNG UMFASSEN:

- Erhalt der Bausubstanz und Sanierung im Bestand (in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege).
- Barrierefreie Erschließung
- Energetische Sanierung gemäß EnEV (KfW-Effizienzhaus 100)
- Öffentliche und teilöffentliche Nutzung der vorhandenen Innenhöfe und Gebäude

von links nach rechts:

151 Blick auf die ehem. MOZartschule-Hufeisen

152 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Georg-Häfner-Platz

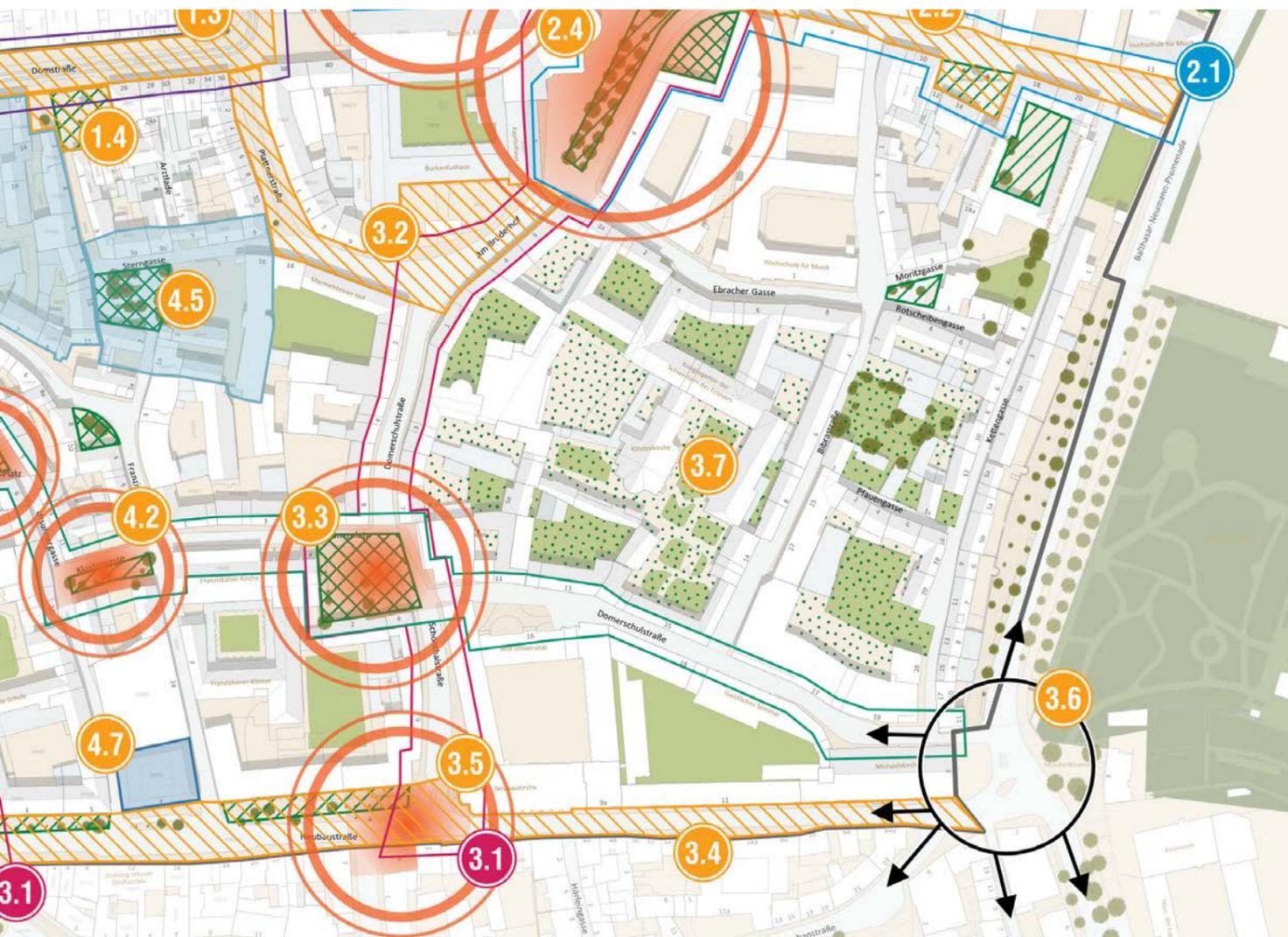


### 6.3 Domerschulstraße\_kirchlich-privat

Zentrale Zielstellung im Teilbereich „Domerschulstraße“, den eigenständigen Charakter des sehr stark von ehemaligen oder noch aktuellen kirchlichen Liegenschaften und Nutzungen, westlich der Domerschulstraße aber auch vom Wohnen domierten Quartiers wesentlich besser zur Geltung zu bringen. Auch hier steht eine fußgängerfreundliche, Aufenthalts- und Klimaqualität wesentlich verbessernde Aufwertung des heute vom fließenden und ruhenden Verkehr dominierten, mit seinen Oberflächen in die Jahre gekommenen öffentlichen Raums im Mittelpunkt der Maßnahmen. Wichtigstes Projekt in diesem Zusammenhang ist die Umgestaltung des Franziskanerplatzes vom heutigen Parkplatz zum begrünten Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Franziskanerplatz bildet dabei einen zentralen Trittstein der wesentlich aufzuwertenden innerstädtischen Nord-Südachse vom Kardinal-Faulhaber über Parade- und Franziskanerplatz bis ins Peterquartier. Dabei gewinnt auch eine Umgestaltung der Neubaustraße zu einem die Stadtbereiche verbindenden Boulevard eine wichtige Bedeutung.

Darüber hinaus bietet die Qualifizierung und teilweise großer denkmalgeschützter kirchlicher Liegenschaften ein erhebliches Potenzial zur Aufwertung der historischen Innenstadt als multifunktionaler „Lebensort mit attraktiven Wohn-, Arbeits- und Infrastrukturangeboten. Modellprojekt kann hier die Umstrukturierung des Klosterareals „Kongregation der Schwestern des Erlösers“ um die Mutterhauskirche, das zugunsten neuer Nutzungen als ruhige und grüne Oase der Ruhe und Besinnung zum Stadtraum mit neuen Wohn- und Begegnungsangeboten geöffnet und wesentlich aufgewertet werden könnte.

153 Ausschnitt Projektplan für den Quadrant Domerschulstraße\_klerikal-privat



### 3.1 ACHSE KARDINAL-FAULHABER-PLATZ / PETERSTRASSE

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

150.000 EUR

#### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

2 - mittlere Priorität / langfristig

#### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 88 Kommentare: 177

Die neben der Augustinerstraße zentrale innerstädtische Nord-Süd-Verbindung vom Kardinal-Faulhaber über Paradeplatz, Domerschulstraße, Franziskanerplatz und Schönthalstraße bis ins Peterquartier wird heute primär als Autoverkehrsachse wahrgenommen. Es dominieren teilweise sanierungsbedürftige asphaltierte Oberflächen, Fußgänger werden weitgehend in Randbereiche gedrängt, es fehlt an Grün- und Aufenthaltsqualität. Die attraktive Platzfolge mit ihren anliegenden wertvollen historischen Gebäuden ist durch die Dominanz des Autoverkehrs, vielfältige Überlagerungen und Zerschneidungen und eine uneinheitliche Oberflächengestaltung kaum erlebbar. Die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität der Achse und die Verknüpfungsqualität zu den umgebenden Stadträumen muss wesentlich verbessert werden.

barrierefreie Oberflächen- und Querschnittsgestaltung und die koordinierte Schaffung von Aufenthalts-, Funktions- und Grünbereichen mit neuen Stadtmöbeln. Die Neugestaltung beinhaltet im Sinne der Klimaanpassung attraktive Wasserhaltung und eine denkmalgerechte Begrünungsinitiative.

Ein vertiefendes Funktions-, Verkehrs- und Platzfolgekonzept im Rahmen des **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) oder eine entsprechende gesonderte Studie schafft die nötigen Grundlagen für einen freiraumplanerischen/städtebaulichen Realisierungswettbewerb oder ein Gutachterverfahren, mit dem die zentralen Prämissen für die Gestaltungs- und Möblierungsmaßnahmen für die Achse und die unmittelbar anliegenden Platzräume bestimmt werden. Das Verfahren baut auf den Ergebnissen des Wettbewerbs für die Neugestaltung der Hofstraße aus dem Jahr 2010 auf.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Aufbauend auf den Setzungen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) und ggf. weiterer übergeordneter Konzepte soll mit einem übergeordneten Gestaltungs- und Nutzungskonzept die Grundlagen für die sukzessive, aufeinander aufbauende Neugestaltung der zentralen Nord-Süd-Achse und ihrer anliegenden Platzräume geschaffen werden. Ziel ist die wesentliche Verbesserung der Bewegungs-, Verbindungs- Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Raumfolge durch die Neuordnung und wesentliche Reduktion des fließenden und ruhenden Verkehrs, eine neue,

von links oben nach rechts unten:

- 154 Am Bruderhof
- 155 Neubaustraße
- 156 Domerschulstraße
- 157 Alte Universität
- 158 Franziskanerplatz



### 3.2 NEUGESTALTUNG AM BRUDERHOF / PLATTNERSTRASSE

#### LEITBILDER

2 3 4 6

#### KOSTEN

3.200.000 EUR

#### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

2 - mittlere Priorität / mittelfristig

#### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 35    Kommentare: 10

Der Straßenbogen Am Bruderhof / Plattnerstraße verläuft südlich im Halbkreis um den Würzburger Dom. Er verbindet die Einkaufsstraße Domstraße mit dem Paradeplatz auf der östlichen Seite des Doms. Der Raum wird stark durch den MIV dominiert, besonders im Hinblick auf den Parksuchverkehr. Dadurch kommt es zu Konflikten mit Fuß- und Radverkehr, insbesondere im Bereich der Übergänge. Die Ausrichtung des Straßenraums auf den MIV hat zur Folge, dass dieser einen sehr hohen Versiegelungsgrad aufweist und nur einen sehr geringen Grünanteil beherbergt. Durch eine fehlende Strukturierung des Bereichs, kommt es zu einer ineffizienten Flächennutzung des MIVs.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Ziel der Maßnahme ist die wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen Domstraße und Paradeplatz. Im Rahmen einer Restrukturierung der Verkehrsflächen soll die Neuordnung der Verkehrsführung sowie des ruhenden Verkehrs erfolgen. Dies beinhaltet auch eine Verkehrsberuhigung der Plattnerstraße hin zu einem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich oder einer Begegnungszone. Zeitgleich soll eine Verbesserung/Aufwertung der Oberflächengestaltung anhand eines zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) erfolgen. Damit verbunden ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität (inkl. Möblierung) sowie ein Beitrag zur Verbesserung des

Stadtklimas durch ergänzende Begrünung im Straßenquerschnitt (siehe hierzu auch `Masterplan Freiraum` S.111).

von links oben nach rechts unten:

159 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Am Bruderhof / Plattnerstraße

160 Plattnerstraße

161 Am Bruderhof

162 Plattnerstraße



### 3.3 NEUGESTALTUNG FRANZISKANERPLATZ

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

3.600.000 EUR

Der zentral zwischen Neubaukirche, alter Universität und Franziskanerkirche gelegene wohlproportionierte Quartiersplatz wird aktuell vom ruhenden Verkehr eingenommen. Die vorhandenen Parkplätze werden bewirtschaftet. Dieser monofunktionalen Ausrichtung geschuldet, gibt es kein weiteres Freiraumangebot.

Die wenigen vorhandenen Bäume leiden unter der andauernden Oberflächenverdichtung, Trockenheit und der fast vollständig versiegelten Oberflächen.

Der Oberflächenbelag des Platzes, der Straße und der angrenzenden Fußwege besteht aus Asphalt, welcher durch Aufgrabungen mehrfach ausgebessert wurde.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Es wird vorgeschlagen, den Franziskanerplatz zu einem Quartiersplatz mit Aufenthalts- und Kommunikationsangebot, Außengastronomie und Quartiers-Spielplatz umzugestalten. Hierfür wird es erforderlich sein, den ruhenden Kfz-Verkehr über ein Parkraummanagement neu zu ordnen. Diese kann gleichzeitig eine Verkehrsberuhigung im Umfeld des Platzes bedeuten.

Der Platz wird mit den angrenzenden Stadträumen über die qualitätvolle Weiterentwicklung von Fuß- und Rad-

#### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

1 - hohe Priorität / mittelfristig

#### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 34 Kommentare: 13

wegeverbindungen wesentlich besser verknüpft. An den Platzrändern sollten Abstellmöglichkeiten für Fahr- und Lastenräder entstehen. An der Flanke zur Domerschulstraße wäre eine Mobilitätsstation wünschenswert.

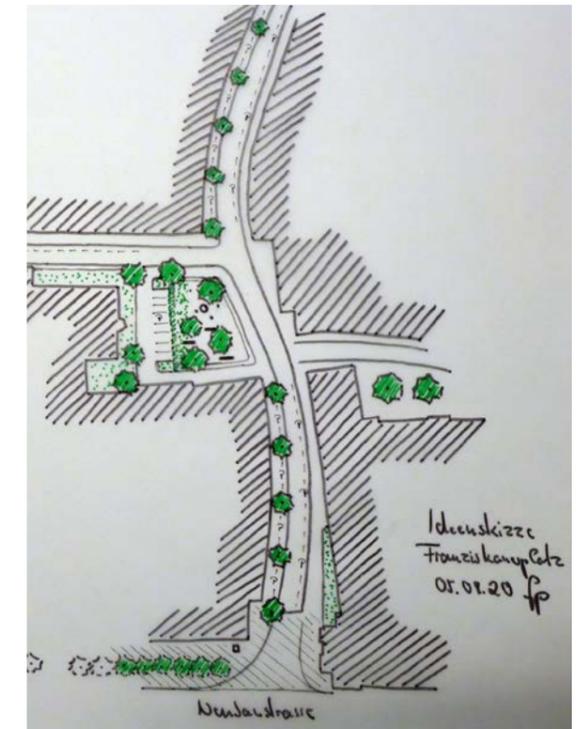
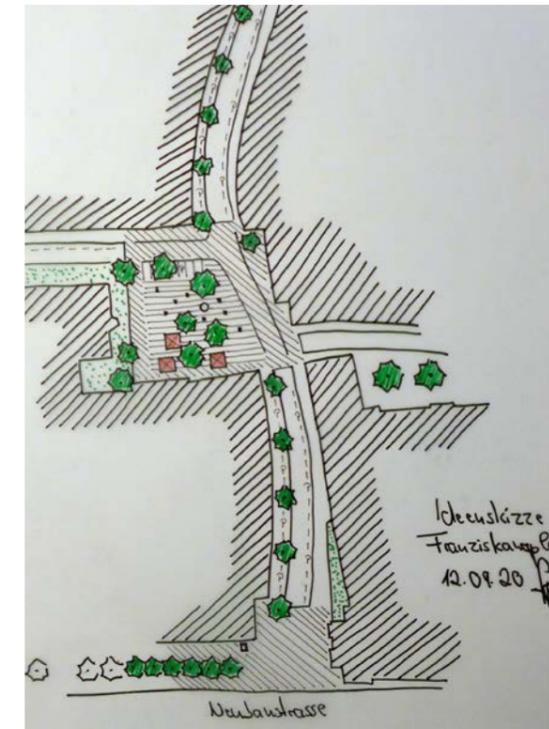
Der vorhandene Baumbestand wird durch zukunftsfähige neue Bäume und Grünflächen ergänzt bzw. ersetzt, je nach Vitalität. Diese spenden den Aufenthalts- und Sitzbereichen über den Tag Schatten und tragen in der Nacht zur Verbesserung des Mikroklimas bei.

Das Oberflächenwasser wird in Rigolen unter dem Platz gesammelt und am Ort gehalten bzw. langsam versickert. Die neuen barrierefreien Oberflächenbeläge werden aus dem zukünftigen Stadtbodenkonzept abgeleitet. Besonde-

von links oben nach rechts unten:

- 163 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Franziskanerplatz
- 164 Bestandssituation Franziskanerplatz
- 165 Franziskanerplatz mit Blick Richtung Süden
- 166 Variante 1 (Vorzugsvariante): Verortung der Parkplätze an nördlicher Platzseite
- 167 Variante 2: Verortung der Parkplätze an westlicher Platzseite vor der Kirche
- 168 Zukunftsvision Franziskanerplatz

res Augenmerk sollte hierbei der Stärkung der Fußwegeverbindung in Richtung der Juristischen Fakultät gelten. Mindestens der Bereich der Baumscheiben sollte hierbei aus einem wasserdurchlässigen Belag bestehen.



### 3.4 AUFWERTUNG NEUBAUSTRASSE / WIRSBERGSTRASSE

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

12.500.000 EUR

Die Neubau- und Wirsbergstraße begrenzen den Bischofshut im Süden und sind zugleich eine wichtige (verkehrliche und freiräumliche) Achse zwischen Mainkai und Balthasar-Neumann-Promenade. Diese Bedeutung lässt sich aus der Überlagerung von Nutzungen entlang des Straßenraums, aber auch im Querschnitt, von Hauskante zu Hauskante, ablesen: Der Straßenzug ist sowohl wichtige Verbindung für den Kfz-Verkehr, als auch für den Radverkehr – bei Tempo 50. Parallel zur Fahrbahn finden sich vereinzelt baumbestehende Grünflächen, Pkw-Parkstände und abschnittsweise Außengastronomie, die in Konkurrenz zum Fußverkehr den Seitenbereich belegen.

Zugleich kommt der Neubau- und Wirsbergstraße eine wichtige Funktion als Transitraum zu. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr gelangt hier von den südlichen Stadtteilen in die Würzburger Innenstadt. Das hohe verkehrliche Aufkommen entlang der Straßen erzeugt eine starke Barrierewirkung für querende Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Neben der funktionalen Gestaltung ist der Straßenraum auch in der optischen Gestalt als defizitär zu beschreiben: Uneinheitliche Oberflächenbeläge oder die unregelmäßige Setzung grüner Elemente, wie Baumstände, sind hierfür beispielhaft zu nennen.

#### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

2 - mittlere Priorität / langfristig

#### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 57 Kommentare: 12

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Ziel der Maßnahme ist die Neustrukturierung des gesamten Straßenraums und der Verkehrsführung, um eine gerechte Aufteilung der Flächen zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden und Anliegender zu bewirken und eine Reduzierung der Barrierewirkung für Fußgänger auf der Nord-Süd Achse (siehe auch Projekt 3.5). Dafür müssen örtliche Rahmenbedingungen, wie Einsatzwege der ansässigen Polizeiinspektion, berücksichtigt werden.

Um den Radverkehr zukünftig entsprechend seiner Bedeutung (Hauptverbindung) in der Neubaustraße zu führen, kann sowohl durch eine Anpassung der verkehrsrechtlichen Regelungen, als auch durch Umgestaltung des Straßenquerschnitts reagiert werden:

von links oben nach rechts unten:

- 169 Neubaustraße mit Blick Richtung Josef-Stangl-Platz
- 170 Neubaustraße mit Blick Richtung Mainkai
- 171 Neubaustraße mit Blick Richtung Neubaukirche
- 172 Ausschnitt Projektplan für Aufwertung Neubaustraße / Wirsbergstraße
- 173 Straßenschnitt für eine Umgestaltung der Neubaustraße Variante 1
- 174 Straßenschnitt für eine Umgestaltung der Neubaustraße Variante 2



#### 1. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und Mischverkehr von Kfz- und Radverkehr:

Dabei ist zu Berücksichtigen, dass diese Regelung lediglich bis zu einem bestimmten täglichen Kfz-Verkehrsaufkommen sinnvoll ist. Das Verkehrsmodell 2007/2008 beschreibt mit 7.700 KFZ beschreibt den Grenzbereich für den Verzicht auf separate Radverkehrsangebote. Es ist zu erwarten, dass vor allem unsichere Verkehrsteilnehmende, wie Kinder und ältere Menschen, den Mischverkehr mit dem Pkw als unsicher bewerten. Dies ist durch die Onlinebeteiligung bestätigt worden.

#### 2. Einrichtung von Radfahrstreifen entlang des Straßenraums (in beide Richtungen) bei Einrichtung eines Einbahnverkehrs für den motorisierten Verkehr:

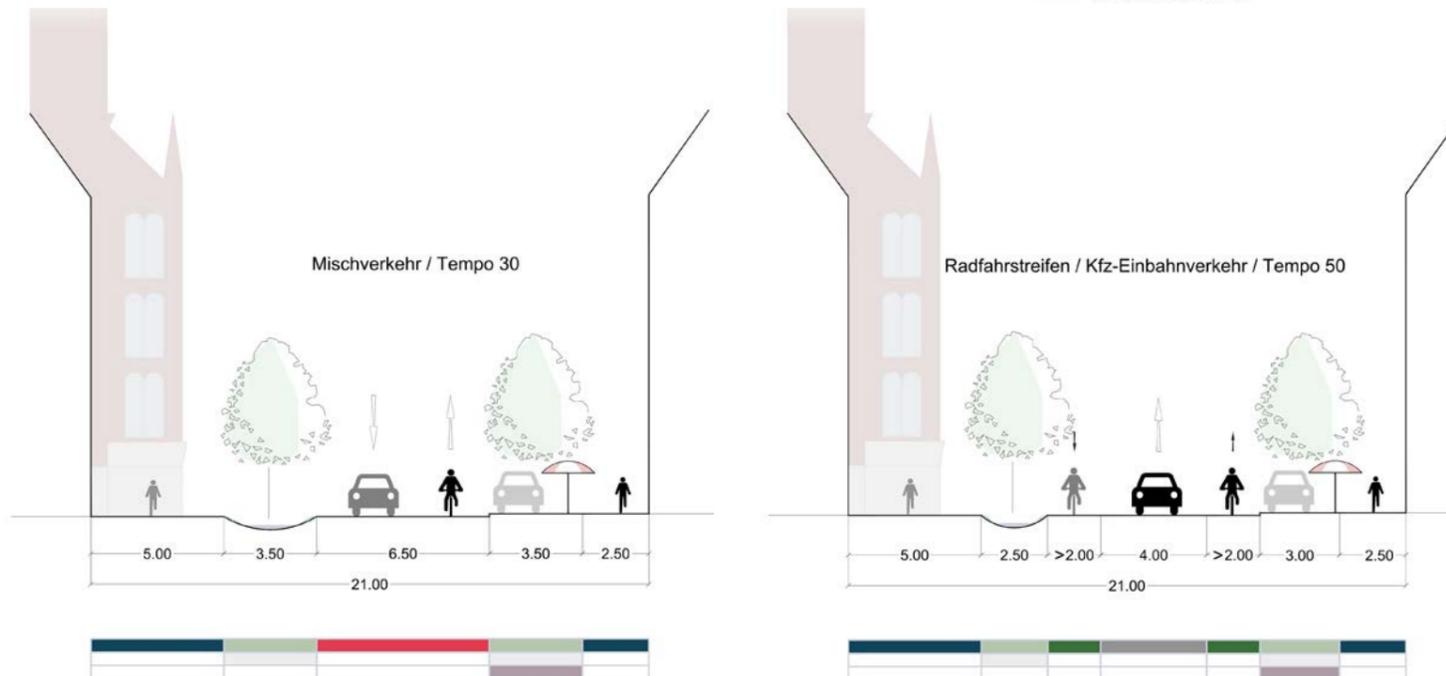
Eine sichere Führung bietet hingegen diese Alternative. Hier ist jedoch der erhöhte Flächenbedarf im Querschnitt als Herausforderung zu nennen, insbesondere vor dem Hintergrund der ebenfalls hohen Flächenbedarfe durch Nutzungen im Seitenraum der Straße. Ein Flächengewinn kann durch die Einrichtung eines Einbahnverkehrs für den Kfz-Verkehr erreicht werden, der Radverkehr erhält Radfahrstreifen in beide Richtungen. Dabei sind jedoch die Anforderungen der Polizei und die Überlegungen für einen Einbahnverkehr in der Balthasar-Neumann-Promenade (vgl. Planungen für Straßenbahn Linie 6) und den Konsequenzen für den Knotenpunkt am Josef-Stangl-Platz zu berücksichtigen.

Anmerkung: Der Einsatz von Schutzstreifen wird der Bedeutung der Radverkehrsverbindung nicht gerecht.

Desweiteren ist eine einheitliche Gestaltung der Achse

Neubau- und Wirsbergstraße anzustreben. Dies umfasst neben der o. g. Verkehrsfläche vorrangig den Seitenraum und beinhaltet eine stärkere Gliederung der vorhandenen (Kfz-Parkstände, Grünflächen, Gehwegbereiche, Außengastronomie) und neuer Elemente (Lieferzonen, Aufenthalts- und Retentionsflächen) – integriert in ein zukünftiges Stadtbodenkonzept.

- zu Fuß
- Fahrrad
- Gemischter Verkehr
- Grünflächen / Bio-Retention
- Außengastronomie
- Parken / Haltezone



### 3.5 AUFWERTUNG VERKNÜPFUNGSZONE CERESBRUNNEN / NEUBAUSTRASSE / PETERSTRASSE

#### LEITBILDER

2 3 4

#### KOSTEN

2.600.000 EUR

#### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

3 - niedrige Priorität / langfristig

#### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 26 Kommentare: 5

Im Bereich Ceresbrunnen / Neubaustraße / Peterstraße treffen die Schönthalstraße von Norden und die Peterstraße von Süden auf die Neubaustraße. Dieser Kreuzungsbereich bringt mit den zwei vorhandenen Gebäuderücksprüngen gute Voraussetzungen für eine angemessene Gestaltung mit sich. Durch die Neubaustraße, als engen Straßenraum, mit einer hohen zugelassenen Geschwindigkeit (Tempo 50) wird das Potential nicht im Ansatz ausgeschöpft. Diese wirkt stattdessen für Fuß- und Radverkehr als Barriere in Nord-Süd-Richtung. Zu dem erfolgt durch die derzeitige Ausgestaltung des Verkehrsraums keine Inszenierung der Neubaukirche. Insgesamt weist dieser Ort einen starken Gestaltungs- und Sanierungsrückstand auf.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Ziel der Maßnahme ist die Einbindung in ein zukünftiges Gestaltungskonzept der Neubaustraße und Nord-Süd Achse über die Schönthalstraße. Dazu ist der Abbau der Barrierewirkung der Neubaustraße unabdingbar. Hierzu wird zum einen die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 und zum anderen eine Aufwertung der Querungssituation über die Neubaustraße in Richtung Peterstraße für den Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen. Zudem wird vorgeschlagen die Kfz-Verkehrsflächen am Knotenpunkt Neubaustraße/Schönthalstraße auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Im Rahmen

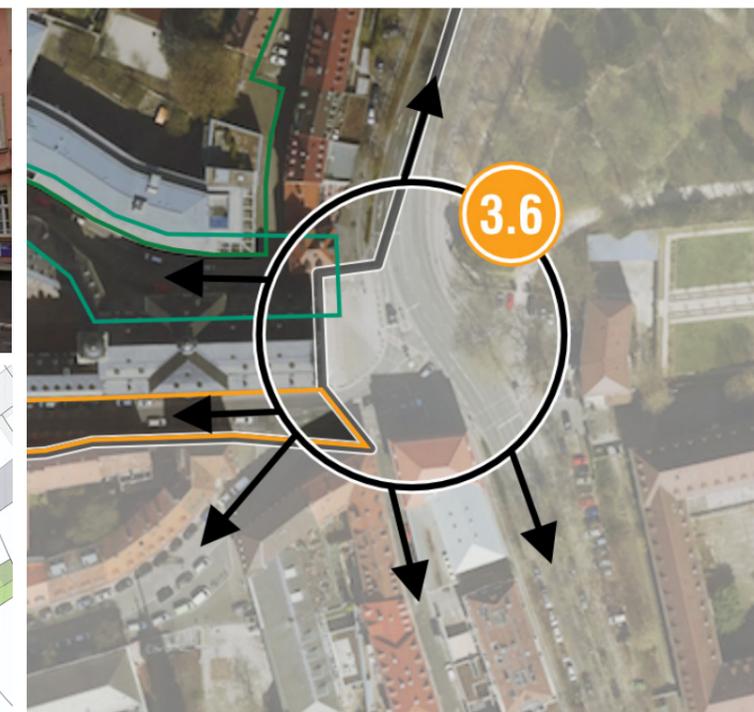
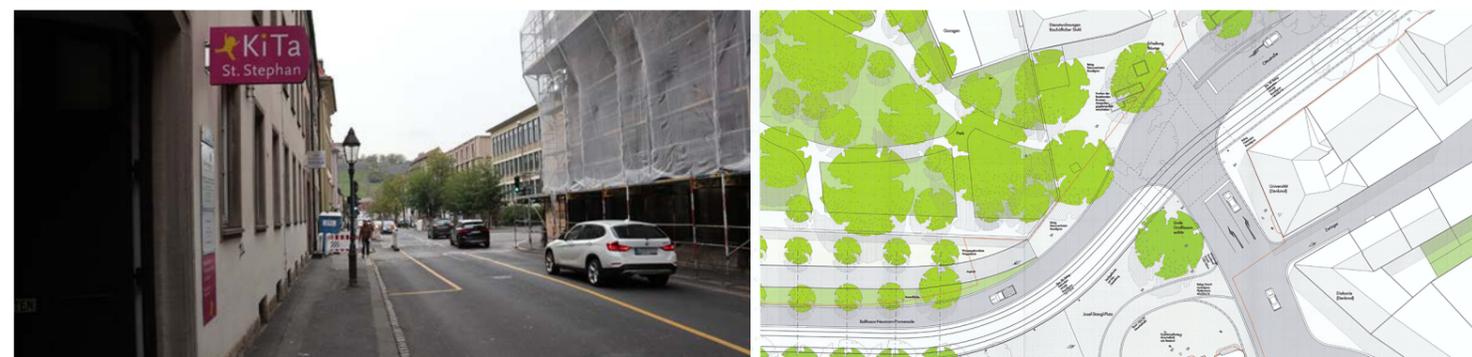
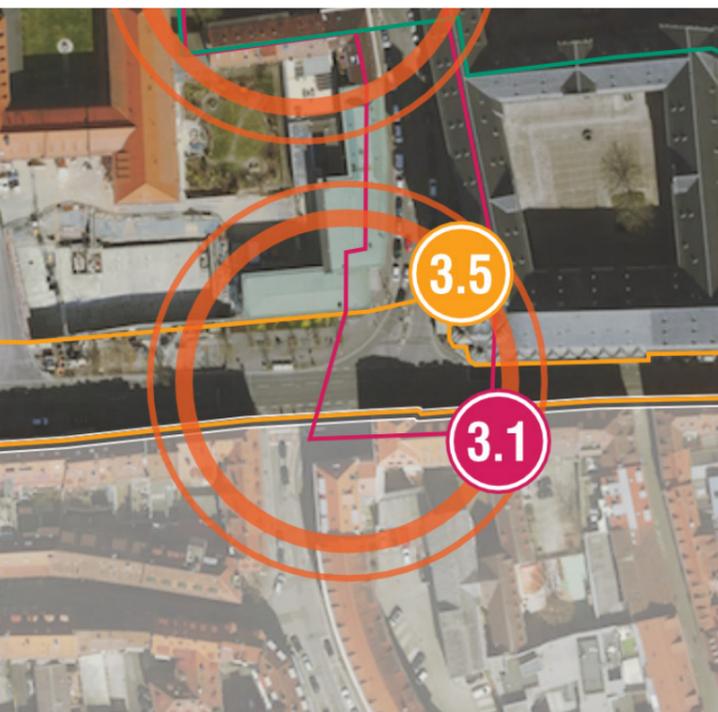
dieser Maßnahme soll die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Oberflächengestaltung und der Möblierung anhand eines zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) erfolgen sowie eine zusätzliche Aufwertung des öffentlichen Raums durch Begrünung (Baum-Neupflanzungen).

von links oben nach rechts unten:

**175** Ausschnitt Projektplan für Aufwertung Ceresbrunnen / Neubaustraße / Peterstraße

**176** Blick auf den Ceresbrunnen

**177** Blick aus der Neubaustraße auf den Ceresbrunnen



### 3.6 NEUGESTALTUNG VERKNÜPFUNG JOSEF-STANGL-PLATZ

#### LEITBILDER

2 3 4

#### KOSTEN

1.160.000 EUR

#### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

3 - niedrige Priorität / langfristig

#### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 20 Kommentare: 6

Die `Verkehrshalbinsel` Josef-Stangl-Platz wird stark durch den umgebenden fließenden Verkehr dominiert. Insbesondere die Einmündung der Neubaustraße in die Balthasar-Neumann-Promenade stellt eine starke fußläufige Barriere in Richtung Hofgarten dar. Die Fußwege in die Neubaustraße sind sehr schmal. Der Platz hat keine Aufenthaltsqualität und verfügt über keinerlei Grün. Die Oberflächen der Nebenanlagen bestehen aus Natursteinpflaster.

Im Rahmen des Neubaus der Straßenbahnlinie 6 wird der Platz umfassend neu gestaltet.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Es wird empfohlen, die Planungen der Straßenbahnlinie 6 mit den Überlegungen zur Entwicklung der Neubaustraße in Einklang zu bringen. Hierbei sollte vor allem auf die Fußwegebreiten der östlichen Neubaustraße und den Übergangsbereich Domerschulstraße / Kettengasse geachtet werden. Die Verfasser gehen davon aus, dass ein Großteil des Fußverkehrs aus dem Franziskaner-Quartier über die Domerschulstraße in Richtung Hofgarten verlaufen wird.

Der neue Großbaum (Linde Solitär) sollte einen wasser-durchlässigen Untergrund erhalten. An den Platzrändern könnten noch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entstehen.

hen. Eine Sitzgelegenheit im Schatten des Baumes und in Nähe der Fußgängerampel wäre zudem wünschenswert.

von links oben nach rechts unten:

**178** Blick auf den Josef-Stangl-Platz aus der Neubaustraße

**179** Lageplan Joseph-Stangl-Platz/Straßenbahnlinie 6 von BPR Beratern Planen Bauen

**180** Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Joseph-Stangl-Platz

### 3.7 MODELLQUARTIERE: GRÜNE INNENHÖFE

#### LEITBILDER

1 2 4 5 6

#### KOSTEN

550.000 EUR

#### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

#### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

Das Areal zwischen Ebracher Gasse, Bibrastraße und Domerschulstraße dient dem Orden *Schwestern des Erlösers* in Würzburg als Grundkloster in der Innenstadt und bildet die Kernzelle des Ordens. Die Innenhöfe sind teils versiegelt, sie dienen dem ruhenden Verkehr, und sind nur schwer für die Öffentlichkeit zugänglich. Sie bieten kaum Räume zum Verweilen. Die umgebenden Gassen sind ebenfalls stark dominiert durch den ruhenden Verkehr. Entsprechend bergen diese öffentlichen Räume nur ein geringes Potential zur Druchgrünung des Quartiers.

Das Büro Schlicht Lamprecht Architekten erarbeitet hierzu aktuell, im Auftrag des Klosters, eine Gesamtstrategie zur Entwicklung des Klosterareals. Erste Gespräche zwischen Kloster, Architekten und Stadtverwaltung liefen bereits.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Im Konkreten empfiehlt der Verfasser die Öffnung der Klosteranlage nach außen, die Stärkung der Vernetzung von Stadt und Kloster sowie die Kirche als zentraler Ort der Klosteranlage. Das Areal soll weiterhin als Lebensraum der Schwestern dienen. Jedoch könnten neue Nutzungen zur Belebung und Öffnung der Klosteranlage beitragen und den vorhandenen Leerstand abbauen. Dazu könnte das Angebot durch sozialen Wohnungsbau (konkret an der Bibrastraße) erweitert werden. Gleichwohl müssen sich die

neuen Nutzungen weitgehend finanziell selbsttragen.

Im Bereich Verkehr und Freiraum wird ein autofreier Blockinnenbereich vorgeschlagen. Eine Reduzierung des Individualverkehrs soll mit Hilfe von Sharing-Angeboten und alternativen Mobilitätsangeboten erfolgen. Dadurch können mehr Frei- und Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, sodass eine zurückgezogene aber erreichbare „Grüne Oase“ in der Würzburger Innenstadt für die Schwestern, Anwohner/innen und Besucher/innen abseits des „Trubels der Stadt“ entsteht.

Bei den Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen sollte ein Fokus auf erneuerbare Energien gelegt werden. Gleichwohl ist der Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude unabdingbar.

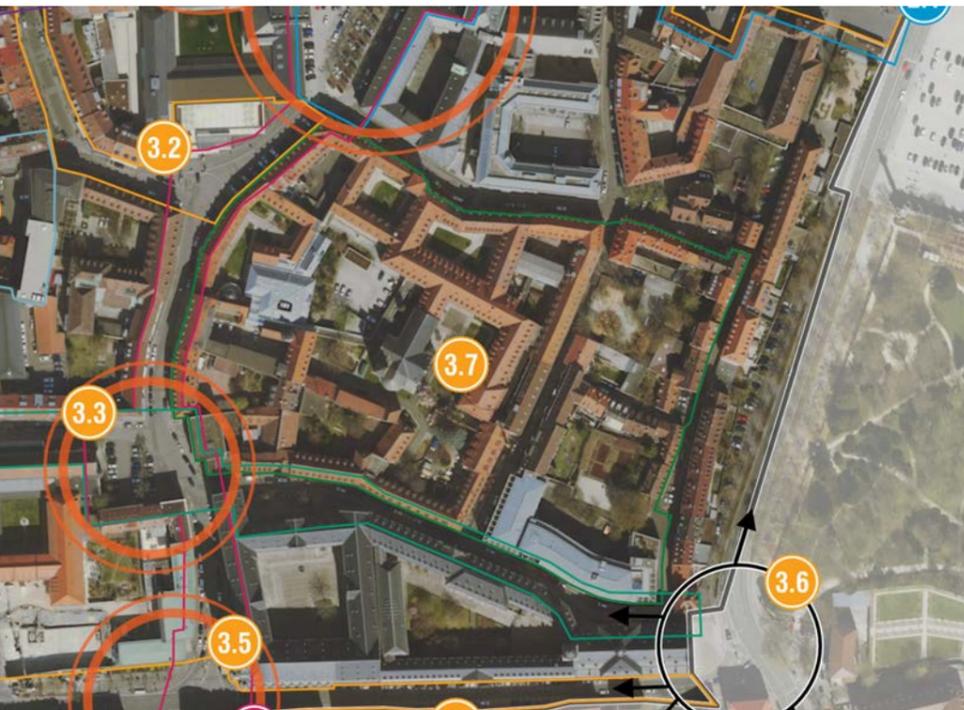
.....  
von links oben nach rechts unten:

**181** Ausschnitt Projektplan für Modellquartier: Grüne Innenhöfe

**182** Blick durch die Pfauengasse

**183** Blick in die Pfauengasse

**184** Blick vom Mainkai auf die Alte Mainbrücke



### 6.4 Augustinerstraße\_bürgerlich-privat

Zentrale Zielstellung im Teilbereich „Augustinerstraße“ ist es, zum einen die heute von Verkehrs- und anderen Nutzungen vielfältig zerschnittene und überlagerte Verbindung zwischen Main und Hofgarten zu stärken und zum anderen die Augustinerstraße als „Verlängerung“ der Domstraße als Einkaufsstraße zu verstetigen und von der Neubaustraße bis zur Domstraße mit ihren anliegenden stadtbildprägenden Plätzen und Gebäuden umfassend aufzuwerten und zu modernisieren und wesentlich besser mit den nördlich liegenden Innenstadtbereichen zu verknüpfen. Aufbauend auf einem Gestaltungskanon für die gesamte Altstadt und einer Gesamtkonzeption für diese als Fortführung der Domstraße als zentrale Erlebnisachse, soll der heute noch stark vom Autoverkehr geprägte Bereich sukzessive umgestaltet werden. Zeitgleich ist die Augustinerstraße größtenteils als Einzelhandels B-Lage deklariert wodurch die Gefahr von Trading-Down-Effekten besteht, entsprechend sollen Gegenmaßnahmen einleitet werden, die bei negativen Entwicklungen, wie z.B. Leerständen, eingesetzt werden können. Eine Maßnahme wäre

die Entwicklung hin zu einem attraktivem und vielschichtigem Wohn- und Kreativstandort.

Die Verbindung Mainkai – Hofgarten über Bockgasse, Klostersgasse, Franziskanerplatz, Domerschulstraße und Josef-Stangl-Platz soll in seiner Verbindungsfunktion repräsentativ und fußgängerfreundlich aufgewertet und wesentlich besser mit den umliegenden Innenstadtbereichen verbunden werden. Aufbauend auf einem Gestaltungskanon für die gesamte Altstadt und einer Gesamtkonzeption für diese zentrale West-Ost-Verbindung und ihrer anliegenden Platzräume soll der heute noch stark vom Autoverkehr geprägte Bereich sukzessive umgestaltet werden unter der Berücksichtigung von Barrierefreiheit, neugeordnete Sitz- und Verweilmöglichkeiten, koordinierte Fahrradabstellmöglichkeiten und Begrünungsoffensive im Sinne der Klimaanpassung.

185 Ausschnitt Projektplan für den Quadrant Augustinerstraße\_profan-privat

### 4.1 ACHSE MAINKAI - JOSEF-STANGL-PLATZ

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

150.000 EUR

#### PRIORISIERUNG

3 - niedrige Priorität

#### UMSETZUNGSZEITRAUM

langfristig

Durch die Dominanz des Autoverkehrs, vielfältige Überlagerungen und Zerschneidungen und eine uneinheitliche, teilweise stark sanierungsbedürftige Oberflächengestaltung ist die für die Bedeutung Würzburgs herausragende Ost-West-Verbindung zwischen Hofgarten und Mainkai mit ihren anliegenden Plätzen (Klostersgasse und Franziskanerplatz) heute praktisch kaum erlebbar. Blickachsen sind verstellt, Platz- und Bewegungsräume von „Nutzungskonflikten“ geprägt, besonders durch eine große Dominanz des fließenden und ruhenden Verkehrs. Die Bewegung- und Aufenthaltsqualität ist stark eingeschränkt. Auch die Verknüpfungsqualität der Achse zu den umgebenden Stadträumen muss wesentlich verbessert werden.

#### HANDLUNGSEMPFEHLUNG

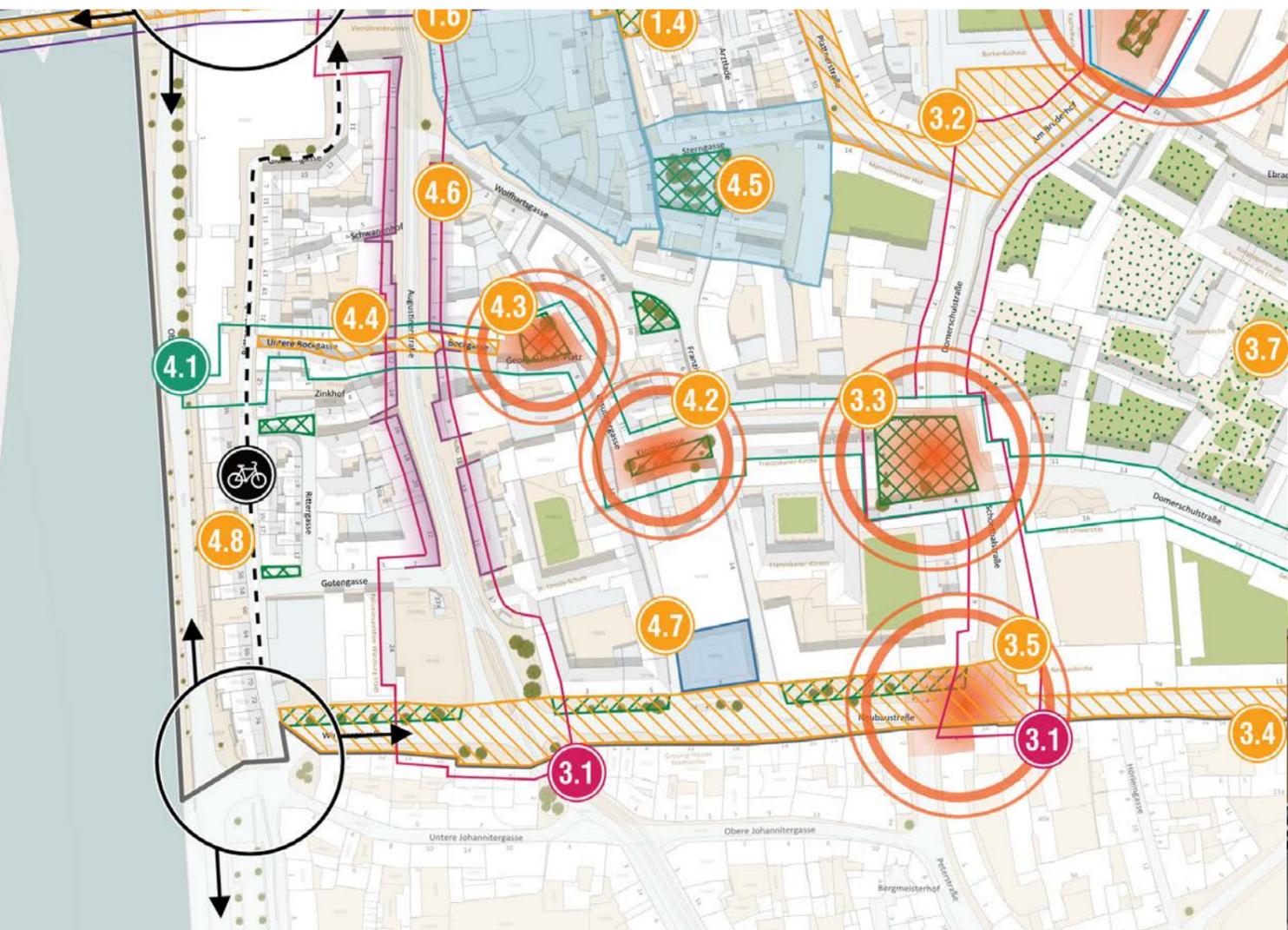
Aufbauend auf dem zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) und ggf. weiterer übergeordneter Konzepte soll mit einem übergeordneten Gestaltungs- und Nutzungskonzept die Grundlagen für die sukzessive, aufeinander aufbauende Neugestaltung einer innerstädtischen Hauptverknüpfung Ost-West für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. Über dieser erfolgt eine Verknüpfung vom Hofgarten im Osten und dem Main im Westen mit ihren anliegenden Platzräumen und Verbindungsgassen (Josef-Stangl-Platz, Domerschulstraße, Franziskanerplatz, Klostersgasse, Bockgasse). Ziel ist die wesentliche Verbesserung der Bewegungs-, Verbindungs- und Aufenthaltsqualität

der Raumfolge durch die Neuordnung und wesentliche Reduktion des fließenden und ruhenden Verkehrs, eine neue, barrierefreie Oberflächen- und Querschnittsgestaltung und die koordinierte Schaffung von Aufenthalts-, Funktions- und Grünbereichen mit neuen Stadtmöbeln. Die Neugestaltung beinhaltet im Sinne der Klimaanpassung nach Möglichkeit attraktive Wasserhaltung, Versickerung von Oberflächenwasser und eine denkmalgerechte Begrünungsinitiative.

Ein vertiefendes Funktions-, Verkehrs- und Platzfolgekonzept im Rahmen des **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) oder eine entsprechende gesonderte Studie schafft die nötigen Grundlagen für einen freiraumplanerischen/städtebaulichen Realisierungswettbewerb oder ein Gutachterverfahren, mit dem die zentralen Prämissen für die Gestaltungs- und Möblierungsmaßnahmen für die Verbindungsachse und die unmittelbar anliegenden Platzräume bestimmt werden.

von links oben nach rechts unten:

- 186 Bockgasse
- 187 Wirsberg- / Neubaustraße
- 188 Oberer Mainkai
- 189 Klostersgasse
- 190 Augustinerstraße



## 4.2 NEUGESTALTUNG KLOSTERGASSE

### LEITBILDER

2 3 4

### KOSTEN

750.000 EUR

Die Klostersgasse nimmt im eher engen Gassengefüge zwischen Augustinerstraße und Franziskanerplatz eine Sonderstellung ein, da deren Querschnitt deutlich breiter angelegt wurde und hierdurch auf der Südseite eine großzügige Nebenanlage entsteht. Durch diese Querschnittsaufweitung wird ein Teil des Portals der Franziskanerkirche raumwirksam. Die Nebenanlage wird aktuell als bewirtschaftete Kfz-Parkfläche genutzt. Der Kirchengang im Zusammenhang mit dem schmalen Gehweg steht im Konflikt mit dem MIV. Die Oberflächen bestehen größtenteils aus Asphalt, die Stellplätze sind gepflastert.

Die vorhandenen Bäume leiden unter der andauernden Oberflächenverdichtung, der geringen Niederschlagsmengen und der fast vollständig versiegelten Oberflächen. Im westlichen Teil der Parkfläche wird aktuell die Infrastruktur für eine Mobilitätsstation hergestellt.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Klostersgasse ist Teil einer Gassen- und Platzabfolge zwischen Oberem Mainkai und Hofgarten. Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Parkraummanagement) kann im Vorfeld des Kirchenportals ein kleiner, von Bäumen beschatteter Aufenthaltsbereich entstehen.

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

3 - niedrige Priorität / langfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 16 Kommentare: 4

Zur Stärkung der Vitalität der Bestandsbäume sollte das Oberflächenwasser unter dem Platz in Rigolen gesammelt langsam versickert werden. Die neuen barrierefreien Oberflächenbeläge werden aus dem zukünftigen Stadtbodenkonzept abgeleitet. Mindestens der Bereich der Baumscheiben sollte hierbei aus einem wasserdurchlässigen Belag bestehen.

Zudem soll in diesem Bereich der Radverkehr gestärkt werden und entsprechend in der Planung berücksichtigt werden. Dies trägt zur Entlastung der Neubaustraße bei.

von links oben nach rechts unten:

191 Klostersgasse

192 Stellplätze an der Klostersgasse

193 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Klostersgasse



## 4.3 NEUGESTALTUNG GEORG-HÄFNER-PLATZ

### LEITBILDER

2 3 4

### KOSTEN

650.000 EUR

Nord-Westlich der Klostersgasse (siehe 4.2) befindet sich der Georg-Häfner-Platz. Der Platz wird vom ruhenden Kfz-Verkehr stark dominiert. Nebenanlagen für Fußgänger sind kaum vorhanden und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlen gänzlich. Der Stadtboden aus Asphalt ist verbraucht. Ein Großbaum an der nördlichen Platzecke wertet den dreieckigen Platz etwas auf.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Klostersgasse ist Teil einer Gassen- und Platzabfolge zwischen Oberem Mainkai und Hofgarten. Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Parkraummanagement) könnte ein Angebot für Außengastronomie und Quartiersaufenthalt geschaffen werden. Der vorhandene Großbaum kann gemeinsam mit Baumneupflanzungen eine grüne Platzkante ausbilden.

Zur Stärkung der Vitalität der Bäume sollte das Oberflächenwasser unter dem Platz in Rigolen gesammelt langsam versickert werden. Die neuen barrierefreien Oberflächenbeläge werden aus dem zukünftigen Stadtbodenkonzept abgeleitet. Dabei soll der Radverkehr mitbeachtung finden, um die Neubaustraße als Ost-West-Verbindung zu entlasten. Mindestens der Bereich der Baumscheiben sollte hierbei aus einem wasserdurchlässigen Belag bestehen.

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

3 - niedrige Priorität / langfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 20 Kommentare: 5

von links oben nach rechts unten:

194 Blick auf den Georg-Häfner-Platz

195 Blick auf den Georg-Häfner-Platz

196 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Georg-Häfner-Platz



### 4.4 NEUGESTALTUNG (UNTERE) BOCKGASSE

**LEITBILDER**



**KOSTEN**

800.000 EUR

**PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM**

3 - niedrige Priorität / langfristig

**RESONANZ BETEILIGUNG**

Unterstützer/innen: 13    Kommentare: 10

Die untere Bockgasse mit in östlicher Richtung anschließender Bockgasse stellt eine Ost-West Verbindung zwischen Mainkai und Büttnerstraße dar. Diese Gassenfolge weist einen starken Gestaltungs- und Sanierungsbedarf des Stadtbodens auf. Es fehlt an Aufenthaltsqualität, Sitzmöglichkeiten sowie an einem Grünanteil. Insbesondere im Kreuzungsbereich Augustinerstraße sind erhebliche Mängel vorhanden.

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN**

Ziel der Maßnahme ist die Einbindung der Gassen in die Achse Mainkai-Josef-Stangl-Platz. Damit soll die Verbindung zwischen Büttnerstraße und Mainkai unter Einbeziehung der Augustinerstraße deutlich verbessert und aufgewertet werden. Die Oberflächen sollen anhand des zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) ertüchtigt werden. Ergänzt werden soll der Raum durch punktuelle Großgrünstrukturen und Fassadenbegrünung, der Integration eines Regenwassermanagements sowie Fahrradabstellmöglichkeiten.

von links oben nach rechts unten:

197 Blick in die Bockgasse

198 Bockgasse

199 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung (Untere) Bockgasse



### 4.5 NEUGESTALTUNG MODELLQUARTIER STERNGASSE

**LEITBILDER**



**KOSTEN**

2.900.000 EUR

**PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM**

2 - mittlere Priorität / mittelfristig

**RESONANZ BETEILIGUNG**

Unterstützer/innen: 38    Kommentare: 26

Neben den vorgenannten Maßnahmen der Achse Mainkai-Hofgarten beinhaltet der Quadrant noch die Sterngasse. Das Modellquartier Sterngasse umfasst den Kreuzungsbereich, in dem die Franziskanergasse auf die Sterngasse trifft. Dieser zurückgezogene, intime Platz wird stark dominiert durch den ruhenden Verkehr. Am östlichen Platzraum fehlt es durch eine Baulücke an einer städtebaulichen Fassung. Im Bereich des vorhandenen Großgrüns fehlt es an Verweil- und Sitzmöglichkeiten. Die vorhandenen Borde und der unebene Belag im öffentlichen Raum stellen ein Gefahrenpotential dar und verhindern eine Barrierefreiheit in diesem Bereich.

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN**

Die Maßnahme sieht eine bauliche Nachverdichtung im östlichen Teil vor, die eine Fassung des Platzes schafft. Auf der öffentlichen Fläche sollte im Rahmen eines Parkraummanagements eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erfolgen. Im Zuge dessen sollte eine komplette Neuordnung der Funktionen und der Gestalt des Quartiersplatzes anhand des zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) erfolgen. Das vorhandene Großgrün soll erhalten und gestärkt werden und durch attraktive, tageszeitlich beschattete Aufenthaltsangebote ergänzt werden (solange die Bepflanzung zukunftsfähig und vital ist) - anderenfalls durch Neupflan-

zung ergänzt werden. Zudem soll in dem Konzept Raum für Veranstaltungen und / oder Gastronomie vorgesehen werden. Abgerundet wird die Maßnahme durch die Erarbeitung und Integration eines Regenwassermanagements.

von links oben nach rechts unten:

200 Blick von der Sterngasse in die Franziskanergasse

201 Parkplatz an der Sterngasse

202 Ausschnitt Projektplan für Neugestaltung Modellquartier Sterngasse



## 4.6 KREATIVQUARTIER AUGUSTINERSTRASSE

### LEITBILDER

1 2 5 6

### KOSTEN

150.000 EUR

Die Augustinergasse ist, als „gefühlte Fußgängerzone“, die Verlängerung der Domstraße in südlicher Richtung. In der Achse besteht eine große Konzentration von Einzelhandel. Gleichwohl ist die Augustinerstraße größtenteils als Einzelhandels B-Lage deklariert und entsprechend besteht die Gefahr von Trading-Down-Effekten. Durch die weniger zentrale Lage verzeichnet die Achse seit vielen Jahren einen Bedeutungsverlust als Einzelhandelslage, verbunden mit Geschäftsaufgaben und temporären Ladenleerständen. Zudem fehlt es dem Raum an attraktiven und verschatteten Sitz- und Verweilmöglichkeiten.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Für das Kreativquartier Augustinerstraße, basierend auf Beobachtung der zukünftigen Entwicklung des Einzelhandelsstandortes, sollen Gegenmaßnahmen einleitet werden, die bei negativen Entwicklungen, wie z.B. Leerständen, eingesetzt werden können. Kernbestandteil der Initiative ist die weitere Mobilisierung der anliegenden Anwohner/innen, Eigentümer/innen und Gewerbetreibenden zu gemeinsamer Aktion. Angestoßen werden soll einerseits die noch stärkere gemeinsame Bewerbung und Bespielung der Achse. Neben der nach wie vor wichtigen Einkaufs- und Tourismusfunktion kann sich das „Kreativquartier Augustinerstraße“ zukünftig noch stärker als attraktiver, vielschichtiger Wohn- und Kreativstandort ent-

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

2 - mittlere Priorität / langfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 35 Kommentare: 16

wickeln. Angestoßen werden soll etwa die Nutzung von Leerständen in Erdgeschosszonen, beispielsweise durch den gezielten Umbau zugunsten nachfragegerechter gewerblicher, kultureller oder sonstiger zur Belebung des öffentlichen Raums beitragender Nutzungen. Das Kreativquartier Augustinerstraße bildet somit ein perfekt geeignetes Pilotprojekt für die u.a. mit dem **Förderprogramm Lokale Ökonomie / Kreativquartier** (vgl. Projekt 6.3) intendierten Maßnahmen.

Einen zentralen Impuls für die Gemeinschaftsinitiative Kreativquartier Augustinerstraße kann die geplante Neugestaltung der Oberflächen und Möblierung der Achse anhand des zukünftigen **Stadtbodenkonzept „Bischofshut Würzburg“** (vgl. Projekt 5.1.) bilden, die durch die Gemeinschaftsinitiative bewusst mitgestaltet werden soll.

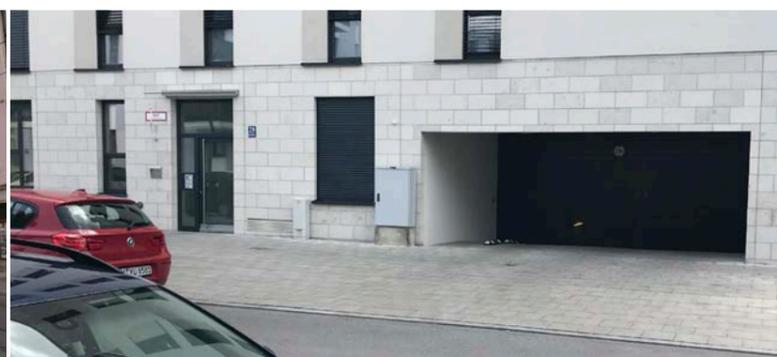
von links oben nach rechts unten:

203 Ausschnitt Projektplan für Kreativquartier Augustinerstraße

204 Augustinerstraße mit Blick Richtung Norden

205 Augustinerstraße

206 Augustinerstraße mit Blick Richtung Süden



## 4.7 ORGANISATION QUARTIERSPARKEN

### LEITBILDER

2 3

### KOSTEN

30.000 EUR

Das Teilgebiet ist geprägt von hohem Parkdruck auf den öffentlichen (Straßen-)Raum, der einerseits durch fehlende Kfz-Parkierungsangebote auf privaten Flächen für die Anwohnerschaft und andererseits durch Kundschaft/Besuchende des Quartiers, die mit dem Kfz kommen, generiert wird.

Es entstehen Nutzungskonflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden, wie beispielsweise dem Fußverkehr, dessen Verkehrsflächen durch Gehwegparken eingeschränkt nutzbar sind oder gänzlich fehlen. Auch die Aufenthaltsqualität des Quartiers wird gemindert, wenn innerquartierliche Plätze, wie der Franziskanerplatz, dem Abstellen von Fahrzeugen und nicht dem Aufenthalt von Menschen dienen.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Maßnahme empfiehlt die Unterbringung der privaten Kfz der Bewohnerschaft gebündelt in Parkierungsanlagen. Dafür können **Quartiersgaragen** gebaut und die Stellplätze an die Bewohnerschaft vermietet/verkauft werden, wie es bereits im Parkhaus „Neubaustraße“ praktiziert wird. Im Zuge baulicher Entwicklungen können **Tiefgaragen** mit Angeboten für die Bewohnerschaft vorgesehen werden. Die vermehrte Unterbringung von privaten Kfz der Bewohnerschaft in **bestehenden Parkhäusern** durch Vergabe von Dauerparkscheinen, ist ebenfalls möglich und fördert zudem die Auslastung der Anlagen zu den Nebenzeiten.

Damit wird der Bedarf nach Parkierungsangeboten im öffentlichen (Straßen-)Raum gesenkt und die Flächen können neuen Nutzungen zugeführt oder anderen Verkehrsmodi zugeteilt werden (Vergleiche hierzu Maßnahme 5.8 Parken).

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

1 - hohe Priorität / mittel- bis langfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 47 Kommentare: 19

Zugleich sieht die Maßnahme vor, dass bestehende und zukünftige Parkierungsanlagen nicht länger monofunktionale Orte für das Abstellen von Kfz bleiben. Parkhäuser und Tiefgaragen werden zu multimodalen Mobilitätspunkten, an denen verschiedene Mobilitätsangebote verortet sind, die für die Bewohnerschaft des Quartiers zur Verfügung stehen. Lastenräder können beispielsweise zur Leihe bereitstehen, die anstelle des eigenen Pkw für größere Einkäufe genutzt werden. Neben der Verortung von Sharing-Angeboten, bietet sich die Einrichtung von Packstationen an, an denen verschiedene KEP-Unternehmen Pakete für die anliegende Bewohnerschaft gebündelt deponieren können.

von links oben nach rechts unten:

207 Parkhauseinfahrt Franziskanergasse

208 Beispiel für die Integration einer TG-Einfahrt in die Gebäudefassade

209 Ausschnitt Projektplan für Organisation Quartiersparken

## 4.8 FAHRRADSTRASSE BÜTTNERSTRASSE / GLOCKENGASSE

### LEITBILDER

2 3

### KOSTEN

2.900.000 EUR

Die Büttnerstraße und die Glockengassen sind für den Radverkehr von hoher Bedeutung und entsprechend der Relevanz als Fahrradstraße ausgewiesen. In der Aufteilung und der Gestaltung des verfügbaren Raums wird der Straßenzug dieser Aufgabe lediglich eingeschränkt gerecht. Konkurrenzen bestehen insbesondere zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr (inkl. Parksuchverkehre), dem Fußverkehr (fehlende oder schmale Gehwege) und dem Radverkehr. Auch die Übergänge der Fahrradstraße an den Anschlusspunkten bedarf einer Aufwertung: Sowohl die Zugänglichkeit aus dem Süden von der Wirsbergstraße bzw. dem Mainkai kommend, als auch der nördliche Übergang der Glockengasse auf den Platz am Vier-Röhren-Brunnen sind kritisch und stellen konfliktbehaftete Orte dar.

Neben der Bedeutung für den Radverkehr hat die Büttnerstraße eine Relevanz als Transitraum für den Fußverkehr: Durch eine Öffnung der baulichen Strukturen auf der westlichen Seite ist die Zugänglichkeit des Mainkais zu Fuß möglich. Bisher ist diese wichtige Durchwegung „versteckt“ und so schwer aufzufinden.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Für die Büttnerstraße und die Glockengasse wird eine Neuaufteilung des Straßenraums empfohlen. Zentrales Element ist die Fahrbahn, die allen voran den Bedarfen des fließenden

### PRIORISIERUNG / UMSETZUNGSZEITRAUM

2 - mittlere Priorität / kurz- bis mittelfristig

### RESONANZ BETEILIGUNG

Unterstützer/innen: 54 Kommentare: 45

Radverkehrs genügen soll. Der angrenzende Seitenraum soll zukünftig Flächen für den Fußverkehr (Gehwege) in angemessener Breite beinhalten. Restflächen, die sich unter anderem aus der ungetretenen und immer wieder verspringenden Randbebauung ergeben, werden für einen Ausbau des Angebots an Radabstellmöglichkeiten genutzt. Der ruhende Kfz-Verkehr ist in dieser Verbindung untergeordnet und bemisst sich lediglich an Bedarfen der Anwohnerschaft und für Mobilitätsangebote im Zuge einer Mobilstation. Neben einer Neu-Aufteilung des Straßenquerschnitts sollte zudem eine Neuordnung/Umgestaltung der Übergangspunkte forciert werden, um Konflikte zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsträgern bzw. Nutzungen im öffentlichen Raum, wie Außengastronomie (am Platz und den Vier-Röhren-Brunnen), abzumindern.

Zudem sollte eine Stärkung der Fußwegeverbindung zwischen dem südlichen Bischofshut (in Ost-West-Richtung) und dem Mainkai erfolgen, die durch eine stärkere Akzentuierung des Zugangs in der Büttnerstraße zum Mainkai gewonnen werden kann.

von links oben nach rechts unten:

210 Ausschnitt Projektplan für Fahrradstraße Büttnerstraße / Glockengasse

211 Büttnerstraße

212 Büttnerstraße



## 6.5 ÜBERGEORDNETE KONZEPTE

### 5.1 STADTBODENKONZEPT IDENTITÄT BISCHOFSHUT

#### LEITBILDER

1 2 3 4 5 6

#### KOSTEN

60.000 EUR

Der Öffentliche Raum der Würzburger Innenstadt mit seinen historischen Platz- und Straßenräumen erfordert besondere denkmalpflegerische und gestalterische Sensibilität. Durch umfangreiche Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen insbesondere der siebziger und achtziger Jahre wurde in die Würzburger Innenstadt ein Gestaltungskanon geschaffen, der gleichwohl heute an vielen Stellen der Weiterentwicklung und Überarbeitung bedarf. In den letzten Jahren wurden durch Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen neue Materialien und Möblierungen in den öffentlichen Raum der Innenstadt eingebracht. Die Vorbereitenden Untersuchungen für den Südlichen Bischofshut verdeutlichen einen erneuten unmittelbar anstehenden Handlungsbedarf für die Sanierung und Umgestaltung zentraler öffentlicher Räume. Der Raum der Innenstadt wird zudem von privaten Eigentümern insbesondere durch Außenmöblierungen und Werbemaßnahmen nicht immer positiv geprägt. Um ein zunehmendes Auseinanderbrechen der Gestaltungsansätze und eine Verunklärung des öffentlichen Raums zu vermeiden, bedarf es dringend verbindlicher Gestaltungsleitlinien für zukünftige Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum der historischen Würzburger Innenstadt.

Deswegen sollen mit dem Stadtbodenkonzept übergreifende Orientierungen für Struktur und Charakter, Gestaltung und Materialität des Öffentlichen Raums der Würzburger Innenstadt geschaffen werden. Im Mittelpunkt stehen dabei Struktur und Charakter der Platz- und Straßenräume sowie Materialität und Farbigkeit der Oberflächen, für die verbindliche Regelungen getroffen werden soll (Stadtbodenkonzept).

Ausgangs- und zentraler Bezugspunkt ist der bestehende Gestaltungs-, Materialitäts- und Möblierungskanon der Würzburger Innenstadt, der behutsam modernisiert und weiterentwickelt wird.

Empfehlenswert ist darüber hinaus die Erarbeitung von orientierenden Empfehlungen für private Maßnahmen wie Fassaden- und Außenwerbung, Vordächer/Jalousien sowie die Außengastronomie.

#### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

#### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig

Das Stadtbodenkonzept erarbeitet verbindliche Gestaltungsanforderungen und Beispiele für:

- **Struktur und Materialität von Straßen und Plätze** der Innenstadt, weiterentwickelt aus dem historischen sowie dem bestehenden Materialkanon zentraler öffentlicher Räume sowie der Setzungen wichtiger neuer Maßnahmen

## 5.2 MÖBLIERUNGS- UND WERBEKONZEPT

### LEITBILDER



### KOSTEN

50.000 EUR

Der Öffentliche Raum der Würzburger Innenstadt mit seinen historischen Platz- und Straßenräumen erfordert naturgemäß besondere denkmalpflegerische und gestalterische Sensibilität. Der Raum der Innenstadt wird zudem von privaten Eigentümern insbesondere durch Außenmöblierungen und Werbemaßnahmen nicht immer positiv geprägt. Um ein zunehmendes Auseinanderbrechen der Gestaltungsansätze und eine Verunklärung des öffentlichen Raums zu vermeiden, werden mit dem Stadtbodenkonzept (vgl. Projekt 5.1) verbindliche Gestaltungsleitlinien für zukünftige Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen und für die öffentliche und private Stadtmöblierung festgesetzt.

Die Möblierung des südlichen Bischofshuts konsequent modernisiert, aufgewertet und aktuellen Bedarfen angepasst werden. Ziel ist insbesondere die Ausweitung gestalterisch sensibel eingepasster barrierearmer Sitzgelegenheiten, Müllbehälter und Fahrradabstellmöglichkeiten. Auch für private Akteure soll ein Beispielkatalog möglicher Außenmöblierung und ggf. Außenwerbung entwickelt werden. Ggf. können Standardmodelle gemeinschaftlich beschafft werden, um eine harmonischere Stadtmöblierung zu erreichen. Besonders geeignet hierfür sind etwa Sonnenschirme oder Pflanzkübel.

### PRIORISIERUNG

3 - niedrige Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

langfristig

### MÖGLICHE SCHRITTE

- Festlegung von Standardtypen auf Basis des Stadtbodenkonzepts
- Ggf. Einrichtung eines jährlichen Fonds zur Neumöblierung
- Sukzessive Neumöblierung des Öffentlichen Raums
- Ggf. Einrichtung Verfügungsfond für private Akteure
- Einbindung in breiten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess insbesondere mit Eigentümer/innen und Einzelhändler/innen / Gastronom/innen

von links nach rechts:

**213** Bank am Paradeplatz

**214** Bänke am Marktplatz



## 5.3 BELEUCHTUNGSKONZEPT ALTSTADT

### LEITBILDER



### KOSTEN

50.000 EUR

Mit dem Beleuchtungskonzept Altstadt eine übergeordnete Lichtkonzeption für die Würzburger Altstadt herausgearbeitet werden. Somit soll das Gesamterscheinungsbild des südlichen Bischofshuts bei Dunkelheit gesteigert werden. Das Beleuchtungskonzept muss sich intensiv mit dem Medium Licht im allgemeine sowie der bestehenden Beleuchtungssituation auseinandersetzen.

Durch eine entsprechende Platzierung von Beleuchtungselementen sowie die Ausleuchtung besonderer Elemente im Stadtgefüge, können städtebaulich Strukturen und architektonische Highlights auch in der Dunkelheit betont und herausgearbeitet werden. Gleichwohl birgt das Beleuchtungskonzept das Potential Wege- und Raumhierarchien zu gliedern und zu betonen.

Es sollen besonders historische Wegeachsen und Plätze hervorgehoben und betont werden, um so eine Orientierung auch in den Abendstunden und in der Nacht zu verbessern. Zeitgleich soll durch die punktuellen Akzentuierungen durch die Ausleuchtung von prägenden Gebäuden und Plätzen die Stadtidentität herausgearbeitet und das Stadtbild aufgewertet werden. Ziel ist die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums für Bewohner/innen und Tourist/innen bei zeitgleicher Reduzierung der Leuchtviefalt und Vermeidung von Lichtsmog. Dazu

### PRIORISIERUNG

3 - niedrige Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

langfristig

gehört ebenfalls der Insektenschutz sowie die Reduktion von Beleuchtung, die in den Himmel strahlt. Wesentlicher Bestandteil des Beleuchtungskonzepts sollte ebenfalls die Schaffung von Sicherheit sein.

von links nach rechts:

**215** Straßenlaterne an der Alten Mainbrücke

**216** Straßenlaterne in Fassade integriert

**217** Straßenlaterne an der Neubaustraße



## 5.4 LEIT- UND BESCHILDERUNGSKONZEPT

### LEITBILDER

1 2 3 6

### KOSTEN

50.000 EUR

Parallel zu der stadtgestalterischen Aufwertung sollen mit einem neuen Leit- und Beschilderungssystem der Zusammenhang und die Auffindbarkeit der verschiedenartigen Attraktionen und Angebote der Würzburger Altstadt wesentlich verbessert werden. Ein neues Leit- und Beschilderungssystem kann das Pilotprojekt für ein neu zu konzipierendes Informationssystem für ganz Würzburg sein. Das Leit- und Beschilderungssystem soll in einem einheitlichen Design folgende Aspekte umfassen: Touristische Informationen und Wegweisung, Stadt- und Bürgerinformation (Verwaltung, Sehenswürdigkeiten etc.), Wirtschafts-, Gastronomie/Hotellerie- und ggf. Einzelhandelsinformation und Wegweisung, ggf. verbunden mit ÖPNV und Parkleitsystem. Eine frühzeitige Beteiligung der entsprechenden Akteure ist unerlässlich. Das System ist ein wichtiges Merkmal der zukünftigen Innenstadtgestaltung der Stadt Würzburg. Grundzüge von Materialität, Struktur und Farbgebung sind deswegen vorabzustimmen. Für markante Stationen sind einheitlich gestaltete, elegante Stelen empfehlenswert, auf denen sowohl Informationen zum Standort als auch Wegweisungen gebündelt werden können. Geprüft werden sollte in diesem Zusammenhang auch die mögliche Integration von Wegweisungen für private Akteure (Einzelhändler, Hotellerie, Gastronomie etc.). Ein Leit- und Beschilderungssystem eignet sich insgesamt bei sorgfältiger Planung und Abstimmung sehr gut

### PRIORISIERUNG

3 - niedrige Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

langfristig

für die Aktivierung privaten Engagements und Kapitals.

### MÖGLICHE SCHRITTE

- sorgfältige Vergabe des Konzepts an qualifizierte Expert/innen
- Einbindung in breiten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess, insbesondere mit Tourismusakteuren, Einzelhändlern / Gastronomen
- enge Abstimmung mit ggf. vorhandenen ortsübergreifenden Konzepten
- sukzessive Realisierung
- ggf. eingebunden in private Kofinanzierung

von links nach rechts:

**218** Wegweiser zum Museum am Dom

**219** Wegweiser zum Parkhaus

## 5.5 DENKMALPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN

### LEITBILDER

1 2

### KOSTEN

150.000 EUR

Die Stadt Würzburg ist Zeuge einer langen und vielschichtigen historischen Entwicklung. Seit der ersten urkundlichen Erwähnung Anfang des 8. Jahrhunderts entwickelte sich Würzburg zu einem überregionalen Zentrum, einem wichtigem Touristenziel und bietet zum Teil einzigartige Bauwerke. Seit der fast vollständigen Zerstörung im 2. Weltkrieg und dem anschließenden Wiederaufbau wurden große Anstrengungen unternommen das historische Erbe zu erhalten. Der gesamte Innenstadtbereich ist heute als Ensemble geschützt und besitzt weiterhin viele bedeutende Einzel- und Bodendenkmäler.

Viele dieser weisen heute allerdings einen gewissen Sanierungsstau auf. Damit eine denkmalgerechte Sanierung gewährleistet ist müssen spezielle Anforderungen beachtet werden. Während mehrerer Termine mit dem Landesamt für Denkmalpflege (LfD) wurde dies thematisiert und der Wunsch geäußert, einen denkmalpflegerischen Begleitplan zu erstellen. Die Ausarbeitung „Stadtbild Würzburg“ (1997) bietet zusammen mit einer angedachten Überarbeitung der Einzeldenkmalliste seitens LfD eine gute Grundlage. In enger Zusammenarbeit mit dem LfD ist angedacht, eine amtsübergreifende Zusammenarbeit zu starten, mit dem Ziel, Funktion und Optik der Einzeldenkmäler langfristig zu erhalten und denkmalgerecht weiterzuentwickeln.

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

von links nach rechts:

**220** Beispiel für die historische Bebauung

**221** Beispiel für die historische Bebauung



## 5.6 BARRIEREFREIE MOBILITÄT

### LEITBILDER

1 2 3 5

### KOSTEN

50.000 EUR

Der südliche Bischofshut wird derzeit bereits sukzessive für eine barrierefreie Bewegung im öffentlichen Raum umgestaltet. Als Grundlage dafür dient der kommunale Aktionsplan Inklusion aus dem Jahre 2014.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:

Empfohlen wird die Fortführung des barrierefreien Aus-/ bzw. Umbaus des südlichen Bischofshuts auf der Grundlage des Aktionsplans. Dabei liegt die Entwicklung auf folgenden Schwerpunkten:

- Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums (z. B. kontrastierendes, haptisch ertastbares Leitsystem einrichten, unwegsames Pflaster in Teilbereichen abschleifen, Absenken von Borden, Freihalten von Wegen bei Außengastronomie und -verkauf)
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV
- Ausbau des Angebots von Pkw-Behindertenstellplätzen
- Ergänzende Maßnahmen für Ausgewählte Zielgruppen (z. B. Tastmodelle für blinde oder seh-eingeschränkte Menschen)

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

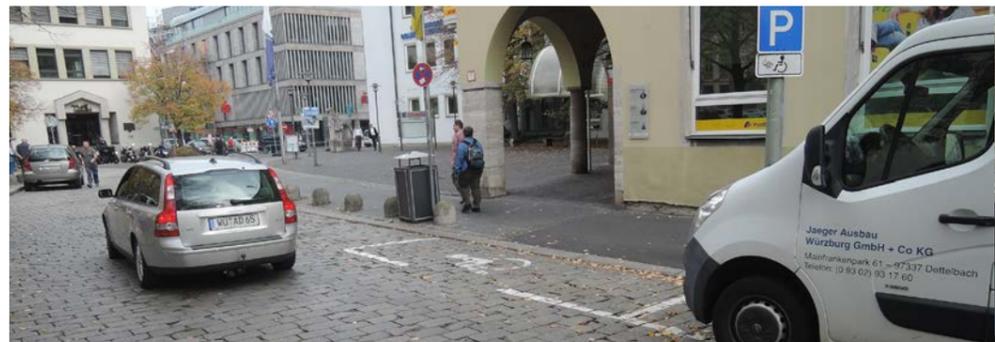
kurz- bis langfristig

von links oben nach rechts unten:

222 Blindenstreifen

223 Behindertenstellplatz

224 Erhöhter Straßenbahneinstieg



## 5.7 MULTIMODALITÄT

### LEITBILDER

2 3 5

### KOSTEN

200.000 EUR

Die Stadt Würzburg hat bereits ein Konzept zum Ausbau von multimodalen Mobilstationen entwickelt, das sowohl verschiedene Verkehrsmittel (z. B. Bike- und Carsharing) und korrespondierende Infrastruktur (Radabstellmöglichkeiten) sowie eine einheitliche Gestaltung („corporate design“) umfasst. Im Untersuchungsgebiet befinden sich bereits zwei solcher Stationen (Gotengasse und Glockengasse), die vor allem den westlichen Teil des südlichen Bischofshuts abdecken. Der östliche Teil des Untersuchungsgebiets ist dagegen unterversorgt.

Zudem besteht derzeit nur ein geringer Verknüpfungsgrad des ÖPNV (v. a. Straßenbahn) mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Maßnahme umfasst den Ausbau des Netzes an Mobilstationen im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus. Potentielle Standorte für neue Stationen sind der Paradeplatz (nördlich der Hofstraße) und der Franziskanerplatz (vgl. Maßnahmen 2.3 und 3.3), wodurch eine flächenhafte Abdeckung des Untersuchungsgebiets im 200-m-Radius erreicht wird. Alternative Standorte wären Kreuzung Bruderhof/Plattnerstraße oder Sternstraße.

Des Weiteren wird ein stärkerer Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote über das Mobilstationsnetz hinaus empfohlen:

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

Vor allem das Bikesharing bedarf zusätzlicher Standorte, um ein nutzerfreundliches, dichtes Netz von Stationen zu gewährleisten. Carsharing als Einzelangebot kann vermehrt in den (Wohn-)Quartieren untergebracht werden – potentielle Standorte sind vorhandene oder zukünftige Quartiersparkierungsanlagen, wie Quartiersgaragen (z. B. Parkhaus Neubaustraße) oder Tiefgaragen (vgl. Maßnahme 4.7) die zentral und gut erreichbar für die Bewohnerschaft liegen.

Zudem sieht die Maßnahme vor, im direkten Umfeld von Haltestellen der Straßenbahn attraktive Radabstellanlagen zu installieren. Erfahrungen zeigen, dass insbesondere eine gute Verknüpfung zwischen dem öffentlichen- und dem Radverkehr für ein multi- und intermodales Mobilitätsverhalten förderlich ist. Bei dieser Betrachtung sollten ebenfalls E-Scooter als weiteres Fortbewegungsmittel mitbetrachtet werden.

von links nach rechts:

225 Mobil Station Würzburg

226 Verortung der Mobilitätsstationen im südlichen Bischofshut

● Mobilstation Bestand

● Mobilstation neu

○ Erreichbarkeit (r = 200m)



## 5.8 PARKEN

### LEITBILDER

3 5

### KOSTEN

60.000 EUR

Die verfügbaren Flächen im öffentlichen Raum des südlichen Bischofshuts sind knapp und werden häufig von mehreren Nutzungen und Bedarfen überlagert. In vielen Straßen und auf (Quartiers-)Plätzen dominiert vor allem der ruhende Kfz-Verkehr. Die Konkurrenzen um begrenzte Flächen werden an vielen Stellen des Untersuchungsgebiets deutlich, in der Regel zugunsten des Abstellens von Kfz.

Der ruhende Kfz-Verkehr setzt sich dabei folgendermaßen zusammen: Die Bewohnerschaft des südlichen Bischofshuts stellt private Kfz im öffentlichen Raum ab, da das Angebot im privaten Bereich stark begrenzt ist. Besuchende und Kundschaft stellen Kfz im öffentlichen Straßenraum ab, da Parken dort günstiger, als in den Parkhäusern und Tiefgaragen und weil die Ziele von hier fußläufig sehr gut zu erreichen sind. Öffentliche Parkstände für Kundschaft und Besuchende werden bis tief in die zentrale Innenstadt angeboten.

Derzeit wird im Untersuchungsgebiet durch das große Angebot an Parkierungsmöglichkeiten für Kfz in hohem Maße Parksuchverkehre induziert.

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Maßnahme empfiehlt als Strategie die konsequente Entlastung des öffentlichen (Straßen-)Raums vom ruhenden Kfz-Verkehr. Ziel sollte es sein, primär die Bedarfe der Anwohnerschaft nach Pkw-Parkraum angemessen zu berücksichtigen. Dem gegenüber soll der von Besuchenden und Kundschaft generierte ruhende Kfz-Verkehr in vorhandene Parkierungsanlagen verlagert werden. Es werden folgende Schritte mittel- bzw. langfristig empfohlen:

#### Mittelfristig

- Verlagerung von öffentlichem Parken (bewirtschaftete Parkierungsangebote im Straßenraum und auf Plätzen - nicht jedoch Anwohnerparken) in Parkhäuser und Tiefgaragen – mit Schwerpunkt auf Straßen und Plätze mit hohem Aufenthaltswert
- Anpassung der Kostenstrategie: Parken in Parkierungsanlagen wird günstiger als im öffentlichen Raum
- Zuordnung von Flächengewinnen für einzelne Verkehrsmodi (z. B. Einrichtung von Gehwegen für den Fußver-

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

kehr), für die Aufwertung des öffentlichen Raums (z. B. Einrichtung von Quartiersplätzen mit Aufenthaltsqualität) oder für die Einrichtung weiterer Parkmöglichkeiten für die Anwohnerschaft

- Ausbau des Parkierungsangebots für mobilitätseingeschränkte Personen
- Schaffung von Quartiersparken für die Bewohnerschaft (z. B. in Quartiersgaragen)

#### Langfristig

- Sukzessive Verlagerung des gesamten ruhenden Pkw-Verkehrs in Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Quartiersgaragen), abgesehen von Parkangeboten für mobilitätseingeschränkte Personen
- Neuaufteilung des öffentlichen (Straßen-)Raums zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen bzw. zur qualitativen Aufwertung des öffentlichen (Straßen-)Raums

Die Strategie zum Parken im südlichen Bischofshut korrespondiert mit einer anzustrebenden gesamtstädtischen Strategie zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das bedeutet u. a. den Ausbau der Radverkehrs- und E-Scooterinfrastruktur und des ÖPNV. Zugleich muss die Erreichbarkeit der Innenstadt für Einpendelnde gewährleistet werden (z. B. über Park & Ride).

## 5.9 WIRTSCHAFTSVERKEHR

### LEITBILDER

2 3 6

### KOSTEN

50.000 EUR

Der südliche Bischofshut ist heute stark vom Wirtschaftsverkehr geprägt. Als bedeutende Akteure sind hier die Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) zu nennen, die das Stadtbild und das Verkehrsgeschehen zunehmend beeinflussen. Derzeit ist die Distribution von KEP-Dienstleistungsunternehmen vom sogenannten Milkrun-Konzept geprägt, bei dem jeder einzelne Haushalt direkt mit Lieferfahrzeugen angefahren wird, um Pakete o. ä. zuzustellen. Dabei entstehen zunehmend Konflikte zwischen den KEP-Verkehren und anderen Verkehrsteilnehmenden, wenn z. B. Lieferfahrzeuge auf Gehwegen oder Radinfrastruktur halten.

Bereits im Projekt „Sauber Mobil“ (Green-City Plan) wurde ein Ansatz für die „nachhaltige Gestaltung der urbanen Logistik“ entwickelt, der konkrete Handlungsempfehlungen für den KEP-Verkehr beinhaltet (vgl. Kapitel „vorliegende Untersuchungen“).

### HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Ziel der Maßnahme ist es, den südlichen Bischofshut vom Kfz-gebundenen KEP-Verkehr zu entlasten. Dafür wird die Umsetzung eines Konzepts zur nachhaltigen Abwicklung dieser Verkehre gemäß „Sauber Mobil“ empfohlen. Dieses sieht vor, dass der Kfz-gebundene KEP-Verkehr an mindestens zwei Konsolidierungspunkten gebündelt

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis mittelfristig

bzw. abgefangen wird und von dort die Auslieferung der Pakete oder anderer Postsendungen über Lastenräder erfolgt. Das Konzept „Sauber Mobil“ schlägt für die beiden Konsolidierungspunkte („Micro Hubs“) die Standorte *Hauptbahnhof* und *Parkplatz Congress-Centrum* vor. Beide Punkte liegen außerhalb bzw. nördlich des Gebiets der vorliegenden Untersuchung. Neben diesen beiden Punkten wird ein weiterer Standort im Süden des Bischofshuts in der Quartiersgarage *Parkhaus Neubaustraße* vorgeschlagen, falls eine Distribution von den beiden erstgenannten Hubs auf Grund der Entfernung nicht ausreichend ist.

von links nach rechts:

227 Ladenfahrrad (urbane Logistik)

228 Lieferverkehr zeitweise auf dem Platz zugelassen



## 5.10 QUARTIERSKONZEPT ENERGETISCHE SANIERUNG

### LEITBILDER

1 5

### KOSTEN

50.000 EUR

Mit dem Programm „Quartierskonzepte Energetische Sanierung“ will die Stadt Würzburg auch die aufwändige energetische Sanierung des historischen Baubestandes fördern. Herkömmliche Maßnahmen wie eine Außendämmung oder Fotovoltaik sind mit den Vorgaben des Denkmalschutzes im Sanierungsgebiet oft unvereinbar. Der erhebliche Energieverbrauch großer historischer Bauten belastet die Klimabilanz und erschwert erheblich den wirtschaftlichen Betrieb der Immobilien. Umso wichtiger ist deswegen der Einsatz hocheffizienter, nachhaltiger Heiz- und Versorgungssysteme mit regenerativen Energieträgern und Kraft-Wärme-Kopplung im historischen Bestand, die in der Regel nur parzellen- und eigentümerübergreifend realisiert werden können. Die anstehende Sanierung und Umstrukturierung in Modellquartieren (vgl. etwa Projekt 3.7) bietet die Chance des Einbaus von entsprechenden Blockheizkraftwerken, die mit Nahwärmenetzen auch eine effiziente, kostengünstige Beheizung anderer Häuser im Quartier sicherstellen könnten.

Die Umstellung der Raumheizung auf modernste, nachhaltige Systeme ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Wesentliches Ziel der Energetischen Quartierskonzepte ist deswegen die Konzeption geeigneter Nahwärmenetze mit regenerativ betriebenen Quartiers-Blockheizkraftwerken im südlichen Bischofshut mit der Anschlussoption für öffentliche und private Anlieger. Als Ort für die Quartiers-Blockheizkraftwerke bieten sich zur Sanierung anstehende größere (Öffentliche) Gebäude an. Nahwärmenetze können kostensparend im Zuge ohnehin anstehender Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum verlegt werden.

Über die Erstellung von Energetischen Quartierskonzepten sollen die Möglichkeiten für eine nachhaltige Quartiersversorgung geprüft und mit den Akteur/innen Umsetzungs- und Fördermöglichkeiten abgestimmt werden. Neben der Energieversorgung können ggf. weitere gemeinschaftlich regelbare Aspekte wie Mobilität, Müllentsorgung, Gartenutzung etc. in entsprechende Quartierskonzepte integriert werden. Weitere Fördermöglichkeiten für die Quartierskonzepte und deren Umsetzung werden im Rahmen des Quartiersmanagements (vgl. Projekt 6.4) geprüft.

Zentral für die Quartierskonzepte und deren Umsetzung ist die Etablierung geeigneter Träger- und Organisations-

### PRIORISIERUNG

2 - mittlere Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

strukturen. Für den Betrieb eignen sich neben privatwirtschaftlichen Anbietern vor allem kommunale Unternehmen wie Stadtwerke, Wohnungsbaugesellschaften, aber auch neu zu etablierende genossenschaftliche Strukturen der Anwohner/innen und Eigentümer/innen.

## 5.11 GESTALTUNGSSATZUNG

### LEITBILDER

1 2 4 5 6

### KOSTEN

50.000 EUR

Würzburg ist aufgrund des hohen geschichtlichen, künstlerischen und städtebaulichen Wertes besonders schutzwürdig. Der als „Bischofshut“ bezeichnete Innenstadtbereich und dessen historische Gebäude stehen als Ensemble und zum Teil als Einzeldenkmäler gemäß Art. 1.2 und 1.3 Bay. Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (DSchG) unter Denkmalschutz.

Sich verändernde Bedürfnisse ihrer Bürger/innen und wachsende technische Gebäudeanforderungen wie solare Energiegewinnung, Photovoltaik und Begrünung setzen Planungsprozesse in Gang, die mehr und mehr einer gestalterischen Regelung bedürfen. Trotzdem ist es unabdingbar, zur Weiterentwicklung der Innenstadt wesentliche Elemente der Gestaltung von Gebäuden mithilfe eines Regelwerkes in Form einer Innenstadt-Satzung zu definieren.

Ziel ist es, die historische Identität der Innenstadt zu bewahren und gleichzeitig neuen Gebäudeanforderungen gerecht zu werden. Wichtige Themen einer Gestaltungssatzung wären (unter anderem):

- Dachgestaltungen (z.B. Farben, Formen, Materialien, Auf- und Anbauten)
- Fassadengestaltung (z.B. Materialien, Begrünung, Werbeanlagen, Farben)
- Stadtmobiliar (z.B. Bänke, Abfallbehälter, Fahrradständer, Pflanztröge)
- Gestaltung von Sondernutzungsflächen (z.B. Außengastronomie, Marquisen, Warenständer)

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurzfristig

## 6.6 FÖRDERUNG, MANAGEMENT, BERATUNG

### 6.1 KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

2.400.000 EUR

Private Eigentümer\*innen haben innerhalb der Kulisse des festzusetzenden Sanierungsgebietes die Möglichkeit, die dem übergeordneten Zweck der Sanierungsmaßnahme (festzusetzen in der Sanierungssatzung) entsprechenden Modernisierungen und Instandsetzungen ihrer Gebäude steuerlich geltend zu machen. Zusätzlich kann für besondere Maßnahmen ein Förderzuschuss gewährt werden. Hiermit unterstützt die Stadt etwa die Beseitigung städtebaulicher Missstände und kann nachhaltige Wohnumfeld- und Gestaltungsverbesserungen erzielen. Zusätzlich zu den gestalterischen Maßnahmen ist auch eine Förderung von energetischen Maßnahmen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit oder der Aufwertung von Ladengeschäften grundsätzlich möglich. Diese sollten allerdings gewissen baukulturellen Leitlinien entsprechen.

Würzburg bekennt sich zu einer konsequenten Bestandsentwicklung: Umfassende Modernisierung, Umbau und Umnutzung sowie Nachverdichtung treten immer stärker anstelle von Neuausweisung, Neubau „auf der grünen Wiese“ und oberflächlicher Sanierungsmaßnahmen. Der Strukturwandel etwa im Einzelhandel eröffnet auch in der Altstadt Potenziale für die nachhaltige Sanierung und Umnutzung zugunsten nachgefragter Wohnangebote.

Ziel und Zweck der geplanten kommunalen Förderprogramms ist es, durch die zielgerichtete Sanierung historischer Gebäude den Bischofshut als lebendiges Herz und gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt mit attraktiven und zeitgemäßen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten weiter zu qualifizieren.

Die z.T. denkmalgeschützten Fassaden sind prägend für das Stadtbild und damit für den öffentlichen Raum im Fördergebiet. Erhalt und Freilegung der historischen Fassaden und deren denkmalgerechte Sanierung sowie energetische Ertüchtigung sollen daher ein Gegenstand des Anreizprogramms sein.

Teilweise enge und überbaute Hinterhöfe, schlecht belichtete und beengte Grundrisse mit wenig Freiraumbezug sowie barrierearme Erschließungen entsprechen zunehmend nicht mehr den Ansprüchen an modernes und energieeffizientes Wohnen. Ziel der Förderung sind deswegen umfassende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen

#### PRIORISIERUNG

3 - niedrige Priorität

#### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

sowie innere Sanierung (inkl. Grundrissänderungen) von Bestandsgebäuden zugunsten von in der Altstadt wenig vorhandenem, nachgefragtem Wohnraum (z.B. seniorengerechte Wohnungen, aber auch Sozialwohnungen, um Gentrifizierungstendenzen entgegenzuwirken). Angestoßen werden soll zudem die Nutzung von Leerständen in Erdgeschosszonen, beispielsweise durch den gezielten Umbau zugunsten nachfragegerechter gewerblicher, kultureller oder sonstiger zur Belebung des öffentlichen Raums beitragender Nutzungen. Gefördert werden soll insbesondere auch die schon heute von Pionieren wiederentdeckte Möglichkeit, mitten in der Stadt Wohnen und Arbeiten in urbaner Atmosphäre zu verknüpfen.

#### MÖGLICHE SCHRITTE

- Erhebung des Handlungsbedarfs
- enge Einbindung in das Quartiersmanagement
- Informations- und Aktivierungskampagne
- Leitfadenerstellung
- aufsuchende Beratung
- Förderung Sanierungsgutachten
- Förderung Umbau nach Leitlinien
- Aktivierung lokaler Ressourcen / Kapazitäten
- Ertüchtigung von Eigeninitiative /Baugruppen
- Durchführung von Modellprojekten an zentraler Stelle

### 6.2 FÖRDERPROGRAMM LOKALE ÖKONOMIE / KREATIVQUARTIER

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

300.000 EUR

In Ergänzung zu den städtebaulichen Maßnahmen soll mit einem Förderprogramm „Lokale Ökonomie / Kreativquartier“ eine gezielte Unterstützung des Sanierungsgebiets als Standort von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und der Kreativwirtschaft geboten werden. Es sollen private Investitionen von kleinen Unternehmen, Existenzgründern, Freiberuflern und Akteuren der Kultur- und Kreativwirtschaft unterstützt werden, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit ansässiger Unternehmen gestärkt bzw. die Ansiedlung neuer Unternehmen und Existenzgründungen gefördert wird. Die Vorhaben müssen in besonderer Weise dafür geeignet sein, quantitativen und qualitativen Defiziten der Wirtschaftsstruktur sowie des Arbeitsplatzangebotes sowie Funktionsverlusten und Leerständen im Sanierungsgebiet entgegenzuwirken und den Südlichen Bischofshut als lebendige, multifunktionale Mitte Würzburgs zu stärken.

#### PRIORISIERUNG

3 - niedrige Priorität

#### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

In weniger zentralen Lagen kann auch die Etablierung besonderer tourismusbezogener Angebote (Gastronomie, Herbergen etc.) oder die Nutzung leerstehender Erdgeschosse für Freiberufler oder die Kreativwirtschaft besonders adressiert werden.

Förderfähig sind insbesondere auch Investitionen, die zur nachhaltigen Aufwertung von Teilbereichen des Fördergebietes und etwa durch Beseitigung von Ladenleerständen auch zur Verbesserung des innerstädtischen Erscheinungsbildes beitragen. Die Maßnahme entspricht Zielstellungen des bisherigen operationellen Programms für die Förderung von Investitionen in Wachstum und Beschäftigung in Bayern aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und kann ggf. hier zur Förderung beantragt werden. Als Modellquartier ist insbesondere der Bereich Augustinerstraße (vgl. Projekt 4.6 „Kreativquartier Augustinerstraße“) geeignet.

### 6.3 KOMMUNALES HOF- UND BEGRÜNUNGSPROGRAMM

#### LEITBILDER



#### KOSTEN

250.000 EUR

Mit dem `Aktionsprogramm Stadtgrün` (Neue Baumstandorte in der Innenstadt, Masterplan Freiraum, Aufforstung Parkwälder, Begrünung von Schulhöfen, Förderung und Erhalt der Artenvielfalt) wurde im Jahr 2018 ein Hausaltspool geschaffen, welcher Maßnahmen mit dem Ziel der dauerhaften Stadtbegrünung im öffentlichen Raum unterstützt. Für das Jahr 2018 waren hierfür Mittel in Höhe von 20.000 Euro eingestellt.

Das kommunale Förderprogramm `Projekt städtisch grün` zielt auf die Begrünung hoch verdichteter innerstädtischer Bereiche, mit den Schwerpunkten Dach- und Fassadenbegrünung, Förderung von Baumpflanzungen und Förderung von urbanen (Hof-)Begrünungsprojekten. Das Programm für private Begrünungsmaßnahmen wurde in seiner jetzigen Fassung im Jahr 2018 beschlossen.

#### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

#### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

Somit sind bereits wichtige Grundlagen vorhanden. Das Interesse an und die Durchführung von Einzelmaßnahmen, mit Hilfe oben beschriebener Programme, sind jedoch deutlich ausbaufähig. Es wird angeregt, diese folgendermaßen zu flankieren:

- Erstellung einer Sammlung repräsentativer Beispiele als Informationsbroschüre / Postwurfsendung.
- Infoveranstaltung für Eigentümer und Anwohner, mit Vorstellung konkreter (bereits durchgeführter?) Praxisbeispiele.
- Erstellung von Infotafeln / einer Litfaßsäule, welche das `Projekt städtisch grün` temporär auf den Plätzen der Innenstadt / Stadtteile vorstellt.

## 6.4 PROJEKTMANAGEMENT

### LEITBILDER



### KOSTEN

750.000 EUR

Die zeitnahe Umsetzung der im Sanierungsgebiet vorgesehenen Maßnahmen hängt wesentlich am Aufbau effizienter Management-, Kommunikations- und Beratungsstrukturen. Neben finanzieller Unterstützung bedarf es insbesondere der Aktivierung, Information und Beratung privater Eigentümer/innen für die Sanierung und Modernisierung von Gebäuden.

Nötig ist in diesem Zusammenhang vor allem der Einrichtung einer effizienten Sanierungsträgerschaft, welche die Verwaltung bei der Umsetzung der avisierten Projekte und dem nötigen Kommunikations- und Beratungsprozess unterstützt. Aufgrund der vielfältigen und unterschiedlichen Aufgaben eines entsprechenden Quartiersmanagements soll in Würzburg ein „Duales System“ aus Vor-Ort-Betreuung (vornehmlich für die kontinuierliche Beratung von Eigentümer/innen und Anlieger/innen im Rahmen der Förderprogramme, siehe Projekt 6.5 „Sanierungsarchitekt/in“) und externer Betreuung (ggf. unterstützt durch ein Fachbüro) für konkrete Projektentwicklungen, Fördermittelmanagement und Aufbau / Umsetzung von Kommunikations-, Werbungs- und Beratungsstrukturen installiert werden.

Folgende Aufgaben fallen der externen Betreuung u.a. zu:

### 1. KOMMUNIKATION- UND PROZESSMANAGEMENT, U.A.

- Organisation und Begleitung von Lenkungsgruppe, Lokaler Partnerschaft etc.
- Wahrnehmung von Gremienterminen
- Durchführung von geeigneten Formaten der Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit / Werbung

### 2. FÖRDERMITTELMANAGEMENT

- Aufzeigen von Einsatzmöglichkeiten
- Werbung und Beratung hinsichtlich der Fördermöglichkeiten
- ggf. Unterstützung der Erstellung von Leitfäden, Richtlinien, Satzungen
- Unterstützung der Antragstellungen
- Zusammenarbeit mit Sanierungsarchitekt\*in
- Ggf. Akquise weiterer Fördergelder (EFRE etc.)
- Ggf. Organisation und Etablierung Verfügungsfonds

### PRIORISIERUNG

2 - mittlere Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

### 3. PROJEKTENTWICKLUNG UND PROJEKTUMSETZUNG

- Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten, Marktanalyse
- Unterstützung bei der Investoren/innensuche / Betreiber/innensuche
- Koordination der zu beteiligenden Akteur/innen
- ggf. Erstellung von weiterführenden Projektskizzen
- Beratung bei der Auswahl und Konzeption geeigneter Planungsverfahren

Das Quartiersmanagement begleitet den Umsetzungsprozess im gesamten Förderzeitraum. Die kontinuierliche Vor-Ort-Betreuung soll separat vergeben werden (siehe Projekt 6.5).

Werbewirksame Modellprojekte, zum Beispiel an städtischen Immobilien, sind ein entscheidender Impuls für die Maßnahme.

## 6.5 SANIERUNGSARCHITEKT/IN

### LEITBILDER



### KOSTEN

250.000 EUR

Der/die Sanierungsarchitekt/in ist Teil des Würzburger Dualen Systems der Sanierungsträgerschaft / des Quartiersmanagements und trägt maßgeblich die Vor-Ort-Betreuung der spezifischen Fördermöglichkeiten privater Akteure (vgl. Projekt 6.1-3).

Die Aktivierung, Information und intensive Beratung privater Eigentümer/innen ist neben finanzieller Unterstützung die wesentliche Voraussetzung für die gewünschte umfassende Sanierung und Modernisierung des historischen Gebäudebestandes im südlichen Bischofshut. Der/die Sanierungsarchitekt/in wirbt und berät (auch aufsuchend) umfassend zum Thema Umbau und Sanierung und zu den Zielen und Fördermöglichkeiten des Förderprogramm (vgl. Projekt 6.1) und weiterer Fördermöglichkeiten. Er/sie führt unparteiisch Erstberatungen zu den geplanten bzw. möglichen Baumaßnahmen durch, unterstützt die individuelle Antragsstellung und das ggf. nötige Zusammenführen von Akteur/innen (bis hin zu Baugruppen- / Bauträgermanagement). Der/die Sanierungsarchitekt/in unterstützt darüber hinaus bei Bedarf die Umsetzung konkreter öffentlicher Baumaßnahmen im Sanierungsgebiet „Südlicher Bischofshut“.

Die kontinuierliche Vor-Ort-Betreuung (Sanierungsarchitekt/in) soll separat vergeben werden, kann aber bei Bedarf auch als Paket mit der externen Betreuung (durch ein Fachbüro) vergeben werden. Ergänzend (ggf. auch alternativ) soll ein „Kompetenzzentrum Sanierung und Modernisierung“ im südlichen Bischofshut im Verbund von Architekten, Handwerkern und gegebenenfalls besonderen Beschäftigungsinitiativen aufgebaut werden, das Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen aktiv unterstützt.

### PRIORISIERUNG

2 - mittlere Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

## 6.6 BÜRO PROJEKTMANAGER/IN

### LEITBILDER



### KOSTEN

180.000 EUR

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

Im Zuge der Bestandsanalyse und Eigentümerbefragungen hat sich gezeigt, dass es im gesamten Untersuchungsgebiet einen nicht unerheblichen Anteil sanierungswürdiger, privater Immobilien gibt (gemeint sind auch kirchliche Einrichtungen). Nachdem es sich um ein historisches Stadtzentrum handelt, welches vielen Reglementierungen unterliegt, muss davon ausgegangen werden, dass potenzielle Sanierungsmaßnahmen sehr komplex werden.

Aufgrund der sich abzeichnenden Größe des zukünftigen Sanierungsgebietes ist mit einem sehr hohen Beratungsbedarf privater Eigentümer/innen zu rechnen. Bei Sanierungsmaßnahmen sind viele Anforderungen und Rahmenbedingungen zu beachten, die für den Laien nur schwer zu überblicken sind. Als Bindeglied zwischen Verwaltung und Bauherren soll dieser vermitteln, beraten und gewährleisten, dass Sanierungen den rechtlichen Rahmenbedingungen unterliegen.

Der Projektmanager/in sollte innerhalb des Sanierungsgebietes situiert sein und Bauherren als Ansprechpartner/in zur Verfügung stehen. Sinnvollerweise wird dieser in zentralster Lage angesiedelt. Hierfür böten sich beispielsweise öffentliche Einrichtungen oder leerstehende, sich im Privatbesitz befindende, Räumlichkeiten innerhalb des Sanierungsgebietes an. Diese kann von der Verwaltung bereitgestellt oder angemietet werden. Die Räumlichkeit könnte sich im Zuge der voranschreitenden Sanierungsmaßnahmen örtlich verändern und öffentlich wirksam innerhalb wichtiger Sanierungsprojekte verorten werden.

## 6.7 PROJEKTFONDS IM RAHMEN DES SONDERFONDS „INNENSTÄDTE BELEBEN“

### LEITBILDER



### KOSTEN

750.000 EUR

### PRIORISIERUNG

1 - hohe Priorität

### UMSETZUNGSZEITRAUM

kurz- bis langfristig

Mit Hilfe des Sonderfonds „Innenstädte beleben“ bietet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StmB) allen bayrischen Städten, Märkten und Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohnern, im Rahmen der Städtebauförderung, Fördersätzen von bis zu 80% der zuwendungsfähigen Aufwendungen an.

Förderfähig sind dabei einerseits kurzfristige Maßnahmen im Innenstadtbereich (z.B. städtebauliche Konzepte, Kommunale Förderprogramme, städtebauliches Innenstadtmanagement bzw. auch vorübergehende Anmietung leerstehender Räumlichkeiten – Vergleiche Maßnahme 6.6, Büro Projektmanager/in), andererseits aber auch längerfristige, baulich-investive Maßnahmen zur Belebung der Innenstädte.

Eine Vielzahl an Projekten wäre in Würzburg denkbar (unter anderem):

- Veranstaltungen / Gutscheine / Sonderaktionen
- Digitalisierungen
- Städtebauliche Konzeptstudien
- Kommunale Förderprogramme
- Angedachte Einzelmaßnahmen siehe Beschluss: 00/1100-3041-1/2021

## 7 KOSTEN- UND ZEITPLAN

Nr.	Maßnahme	Kosten (T-EUR, Brutto)	mögliche Fördergeber / Förderpro- gramme	mögliche Förde- rung (T-EUR, Brutto)	Kosten Stadt Würzburg (T-EUR, Brutto)	Träger (Akteure)	Priorität 1 - hoch 2 - mittel 3 - niedrig	Umsetzungszeitraum			Leitbilder*													
								2021 - 2024	2025 - 2028	2029 - 2035	1	2	3	4	5	6								
<b>6.1 Domstraße_profan-öffentlich</b>																								
1.1	Achse Alte Mainbrücke / Domstraße / Markplatz	200	StBauF	100	100	Stadt Würzburg	2																	
1.2	Brückenkopf Mainbrücke / Karmelitenstraße / Beim Grafeneckart / Vierröhrenbrunnen	7.600	StBauF	3.800	3.800	Stadt Würzburg	1																	
1.3	Neugestaltung Fußgängerzone Domstraße / Kürschnerhof	8.700	StBauF	4.350	4.350	Stadt Würzburg	2																	
1.4	Neugestaltung Sternplatz	1.250	StBauF	625	625	Stadt Würzburg	2																	
1.5	Aufwertung von Teilbereichen des Unteren Markts	1.500	StBauF	750	750	Stadt Würzburg	3																	
1.6	Modellquartier Dompassage	60	StBauF	30	30	Stadt Würzburg	3																	
<b>6.2 Hofstraße_klerikal-öffentlich</b>																								
2.1	Achse Dom – Residenz „Bischofsweg“	200	StBauF	100	100	Stadt Würzburg	2																	
2.2	Neugestaltung Hofstraße	6.800	StBauF	3.400	3.400	Stadt Würzburg	1																	
2.3	Aufwertung Verknüpfung Kiliansplatz / Martinstraße / Otto-Wels-Straße	2.900	StBauF	1.450	1.450	Stadt Würzburg	3																	
2.4	Neugestaltung Paradeplatz	6.700	StBauF	3.350	3.350	Stadt Würzburg	1																	
2.5	Modellquartier Kardinal-Döpfner-Platz	1.700	StBauF	850	850	Stadt Würzburg	2																	
2.6	Umnutzung und Sanierung ehem. MOZartschule-Hufeisen	16.500	StBauF, Denkmalpflege, Hochschule für Musik	2.765	13.735	Stadt Würzburg	1																	
<b>6.3 Domerschulstraße_klerikal-privat</b>																								
3.1	Achse Kardinal-Faulhaber-Platz / Peterstraße	150	StBauF	75	75	Stadt Würzburg	2																	
3.2	Neugestaltung Am Bruderhof / Plattnerstraße	3.200	StBauF	1.600	1.600	Stadt Würzburg	2																	
3.3	Neugestaltung Franziskanerplatz	3.600	StBauF	1.800	1.800	Stadt Würzburg	1																	
3.4	Aufwertung Neubaustraße / Wirsbergstraße	12.500	StBauF	6.250	6.250	Stadt Würzburg	2																	
3.5	Aufwertung Verknüpfungszone Ceresbrunnen / Neubaustraße / Peterstraße	2.600	StBauF	1.300	1.300	Stadt Würzburg	3																	
3.6	Neugestaltung Verknüpfung Josef-Stangl-Platz	1.160	StBauF	580	580	Stadt Würzburg	3																	
3.7	Modellquartiere: Grüne Innenhöfe	550	StBauF	275	275	Stadt Würzburg	1																	
<b>6.4 Augustinerstraße_profan-privat</b>																								
4.1	Achse Mainkai - Josef-Stangl-Platz	150	StBauF	75	75	Stadt Würzburg	3																	
4.2	Neugestaltung Klostersgasse	750	StBauF	375	375	Stadt Würzburg	3																	
4.3	Neugestaltung Georg-Häfner-Platz	650	StBauF	325	325	Stadt Würzburg	3																	
4.4	Neugestaltung (Untere) Bockgasse	800	StBauF	400	400	Stadt Würzburg	3																	
4.5	Neugestaltung Modellquartier Sternungasse	2.900	StBauF	1.450	1.450	Stadt Würzburg	2																	
4.6	Kreativquartier Augustinerstraße	150	StBauF	75	75	Stadt Würzburg	2																	
4.7	Organisation Quartiersparken	30	StBauF	15	15	Stadt Würzburg	1																	
4.8	Fahrradstraße Büttnerstraße / Glockengasse	2.900	StBauF	1.450	1.450	Stadt Würzburg	2																	

\* Leitbilder: 1 - Städtebauliche Struktur und Gebäude | 2 - Öffentlicher Raum | 3 - Mobilität | 4 - Klimaresilienz, Grün- und Freiflächen | 5 - Wohnen | 6 - Lokale Ökonomie, Kultur und Soziales

Nr.	Maßnahme	Kosten (T-EUR, Brutto)	mögliche Fördergeber / Förderpro- gramme	mögliche Förde- rung (T-EUR, Brutto)	Kosten Stadt Würzburg (T-EUR, Brutto)	Träger (Akteure)	Priorität 1 - hoch 2 - mittel 3 - niedrig	Umsetzungszeitraum			Leitbilder*												
								2021 - 2024	2025 - 2028	2029 - 2035	1	2	3	4	5	6							
<b>6.5 Übergeordnete Konzepte</b>																							
5.1	Stadtbodenkonzept Identität Bischofshut	60	StBauF	30	30	Stadt Würzburg	1																
5.2	Möblierungs- und Werbekonzept	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	3																
5.3	Beleuchtungskonzept Altstadt	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	3																
5.4	Leit- und Beschilderungskonzept	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	3																
5.5	Denkmalpflegerischer Begleitplan	150	StBauF, Denk- malpflege	75	75	Stadt Würzburg	1																
5.6	Barrierefreie Mobilität	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	1																
5.7	Multimodalität	200	StBauF	100	100	Stadt Würzburg	1																
5.8	Parken	60	StBauF	30	30	Stadt Würzburg	1																
5.9	Wirtschaftsverkehr	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	1																
5.10	Quartierskonzepte Energetische Sanierung	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	2																
5.11	Gestaltungssatzung	50	StBauF	25	25	Stadt Würzburg	1																
<b>6.6 Förderung, Management, Beratung</b>																							
6.1	Kommunales Förderprogramm Sozialverträgliche, Nachhaltige Sanierung / Modernisierung	2.400	StBauF/ Stadt Würzburg	432	1.968	Stadt Würz- burg, Privat	3																
6.2	Förderprogramm Lokale Ökonomie / Kreativquartier	300	StBauF/ Stadt Würzburg	54	246	Stadt Würz- burg, Privat	3																
6.3	Kommunales Hof- und Begrünungsprogramm	250	StBauF/ Stadt Würzburg	45	205	Stadt Würz- burg, Privat	1																
6.4	Projektmanagement	750	StBauF	375	375	Stadt Würzburg	2																
6.5	Sanierungsarchitekt/in	250	StBauF	125	125	Stadt Würzburg	2																
6.6	Büro Projektmanager	180	StBauF	90	90	Stadt Würzburg	1																
6.7	Projektfonds / Verfügungsfonds	750	StBauF	250	500	Stadt Würz- burg, Privat	1																
<b>Gesamtkosten</b>		<b>91.900</b>			<b>39.396</b>	<b>52.504</b>																	

\* Leitbilder: 1 - Städtebauliche Struktur und Gebäude | 2 - Öffentlicher Raum | 3 - Mobilität | 4 - Klimaresilienz, Grün- und Freiflächen | 5 - Wohnen | 6 - Lokale Ökonomie, Kultur und Soziales

## VERFAHRENSART UND ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

8.1	NOTWENDIGKEIT VON STÄDTEBAULICHEN SANIERUNGSMASSNAHMEN	143
8.2	FINALISIERUNG DES SANIERUNGSGEBIETES	143
8.3	BEGRÜNDUNG ZUR VERFAHRENSART	143

## 8 VERFAHRENSART UND ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

### 8.1 Notwendigkeit von Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen

In der vorliegenden Untersuchung wurden die städtebaulichen Missstände im öffentlichen Raum sowie die Sanierungsbedarfslage in der Gebäudesubstanz ermittelt und dargestellt. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet sind notwendig, um die historische Stadtstruktur des südlichen Bischofshuts und die baukulturell wertvollen Einzelgebäude, die teilweise unter Denkmalschutz stehen zu schützen und dauerhaft zu sichern.

Die Nutzung und Belegung des öffentlichen Raumes durch die Bewohner/innen sowie Besucher/innen ist von besonderer Bedeutung. Um die Lebensqualität in dem südlichen Bischofshut zu erhalten und möglichst zu verbessern, sind städtebauliche Maßnahmen notwendig. Dies wurde von der Bürgerschaft während der Beteiligungsverfahren bestätigt.

Auch die mögliche Förderung von privaten Sanierungsvorhaben ist aufgrund der Vielzahl an wertvoller Bausubstanz im möglichen Sanierungsgebiet ein hilfreiches Mittel, um die Attraktivität und bauliche Substanz dauerhaft zu erhalten. Im Rahmen der Eigentümerbefragung gingen zahlreiche Hinweise und Anregungen ein. Somit konnte die durch die Gutachter/innen erstellte Außeneinschätzung des Sanierungsstandes der Immobilien durch die Eigentümerangaben qualifiziert werden. Der Sanierungsbedarf ist dadurch bestätigt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in einem künftigen Sanierungsgebiet werden sich nicht nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirken. Die Maßnahmen im öffentlichen Raum sowie auf Privatliegenschaften werden Verbesserungen innerhalb eines bestehenden Standards und eines funktionierenden Lebensumfeldes bringen. Es sind durch das Sanierungsgebiet keine Verdrängungsprozesse zu erwarten (s. auch Kap. 4.1 der Analyse). Gleichwohl ist im Sinne des Sozialplans nach § 180 BauGB Sorge zu tragen, dass die Stadt Betroffenen bei ihren eigenen Bemühungen, nachteilige Auswirkungen zu vermeiden oder zu mildern, hilft.

### 8.2 Finalisierung des Sanierungsgebietes

Die Empfehlung für die Abgrenzung eines zukünftigen Sanierungsgebietes entspricht der Kulisse des Untersuchungsgebietes (siehe Abbildung auf nachfolgender Seite).

Der Umgriff des Untersuchungsgebietes ist für die Abgrenzung eines zusammenhängenden Sanierungsgebietes zweckmäßig, da die festgestellten Missstände und Potenziale insbesondere im Bereich des öffentlichen Raumes das Gesamtareal durchziehen. Sie wurden durch die Gutachter/innen erhoben und durch die Eigentümer/innen sowie die Bürger/innen bestätigt. Die Stadt Würzburg beabsichtigt zudem die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen innerhalb der Kulisse.

### 8.3 Begründung zur Verfahrensart

#### VERFAHRENSALTERNATIVEN NACH BAUGB § 142

Zur Umsetzung des Sanierungsprozesses in festzulegenden Sanierungsgebieten wird entweder das umfassende oder das vereinfachte Verfahren erforderlich.

#### DIE VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN ERGEBEN FÜR DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET SÜDLICHER BISCHOFSHUT IN WÜRZBURG FOLGENDE ERGEBNISSE:

Bei dem Untersuchungsgebiet Südlicher Bischofshut handelt es sich mit ca. 29,97 ha um ein verhältnismäßig großes Gebiet mit gestreuten städtebaulichen Missständen sowie mit großen freiräumlichen Potenzialflächen im Bereich des Paradeplatzes und Franziskaner Platzes.

Sowohl die Festlegung von kulissenscharfen gestaltungsbedürftigen Flächen als auch die konkrete Abgrenzung des öffentlichen Raumes, in welchem im überwiegenden Maße Themen der Umstrukturierung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität sowie der Klimaresilienz mit hoher Priorität durch die öffentliche Hand gefördert werden müssen, sind bisher noch nicht abschließend festgelegt. Hierzu werden Gutachterverfahren, Wettbewerbe und Planfeststellungsverfahren folgen müssen.

SANIERUNGSGEBIET



- Südlicher Bischofshut
- Umgränzung Untersuchungsraum
  - Umgränzung Sanierungsgebiet

Die Flächen der geplanten, öffentlichen Maßnahmen (öffentlichen Verkehrsflächen) befinden sich schon derzeit im überwiegenden Maße im Eigentum der Stadt Würzburg. Die Stadt Würzburg ist somit auch ohne Grundstückszukäufe bereits handlungsfähig. Im Untersuchungsgebiet muss somit kein kommunaler Grundstückserwerb getätigt werden um die Maßnahmen der VU zu realisieren.

Da die geplanten Maßnahmen die Erhaltung, Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen zum Ziel haben, sind hier sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. Bei der erhaltenden Erneuerung bleibt die Gebiets- und Bewohnerstruktur im Wesentlichen erhalten.

Für die beabsichtigten, aber bisher inhaltlich und räumlich nicht exakt definierten Modellquartiere (Modellquartier Dompassage, Modellquartier Kardinal-Döpfner-Platz und Modellquartier Sterngasse) werden zwar Bodenwertsteigerung erwartet, da hier aber unmittelbar wesentliche Maßnahmen im öffentlichen Raum angegangen werden und diese direkt mit den baulichen Maßnahmen im Zusammenhang stehen, ist ein Ausschluss dieser Bereiche nicht möglich.

*Entsprechend § 142 Abs. 4 Satz 1 BauGB ist die Anwendung des dritten Abschnitts (§ 152-156a – zum umfassenden Verfahrens) auszuschließen, da aufgrund der für die Sanierung nicht vorhandenen Erfordernis sowie aufgrund der voraussichtlich nicht vorhandenen Erschwernis bei der Umsetzung der Maßnahme entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel keine Voraussetzung vorliegt.*

Entsprechend der beschriebenen Ergebnisse muss das vereinfachte Verfahren gewählt werden, hier gelten folgende Punkte:

Nach § 24 abs. 1 Nr. 3 BauGB steht der Stadt Würzburg beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet ein Vorkaufsrecht zu. In der Sanierungssatzung ist die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorgaben nach §§ 152-156 a BauGB auszuschließen mit der Folge, dass Ausgleichsbeträge der Eigentümer/innen für sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht erhoben werden können. Grundsätzlich können Ausbau- und Erschließungsbeiträge für Maßnahmen im öffentlichen Raum erhoben werden.

Es wird empfohlen, das vereinfachte Verfahren ohne die Anwendung des § 144 durchzuführen, da die Sanierungsziele erreicht werden können auch ohne von den

in § 144 aufgeführte Möglichkeiten Gebrauch machen zu müssen.

Da innerhalb des empfohlenen, umfangreichen Sanierungsgebietes zahlreiche Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgeschlagen werden, von denen zahlreiche Vorhaben konzipiert und finanziell abgesichert werden müssen, wird ein umsetzungszeitraum von 15 Jahren vorgesehen. Nach Ablauf des Zeitraums sollte geprüft werden, ob das Sanierungsgebiet aufgehoben werden kann, ist dies nicht der Fall, kann die Frist verlängert werden.

In Folge von Sanierungen einzelner Immobilien muss in Einzelfällen von Mieterhöhungen ausgegangen werden. Da diese aber nur entsprechend rechtlicher Rahmenbedingungen vorgenommen werden können, überwiegen die Vorteile (Steigerung des Wohnkomforts) die Nachteile (mögliche Mietanpassungen).

#### **WEITERE SCHRITTE UND UNTERSTÜTZENDE INSTRUMENTE**

Es wird empfohlen, dass der Stadtrat der Stadt Würzburg das Sanierungsgebiet „Südlicher Bischofshut“ förmlich festlegt und eine entsprechende Sanierungssatzung beschließt.

Das förmlich festzulegende Sanierungsgebiet tritt mit Veröffentlichung in Kraft. Es umfasst alle Immobilien, die innerhalb der Abgrenzungen liegen. Anreize für Eigentümer/innen, ihre Immobilie zu sanieren, bestehen durch steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten. Die Modalitäten sind in §7h eStG geregelt. Zur Inanspruchnahme bedarf es der Abstimmung der privaten Eigentümer/innen mit der Stadt Würzburg.

